WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

GRUDZIEŃ
1938
Rok VIII nr. 12.

GDYNIA - ŚLĄSK



Kopalnia „Pokój" w Nowym Bytomiu

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · PAT ·

ROK VIII. GRUDZIEŃ 1938. Nr 12

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA i ADMINISTRACJA:
GDYNIA, SKWER KOŚCIUSZKI 14, P. A. T., TEL. 17-20 • KONTO P. K. O. 730.

EUGENIUSZ CZECHOWICZ
Prokurent Związku Eksportowego
Polskich Hut Żelaznych Sp. z o. o.

Zamorski eksport hutniczy w r. 1938

Powstałe ostatnio w naszym Państwie zmiany geopolityczne, które spowodowały tak znaczne zwiększenie polskiego hutnictwa żelaznego, uzasadniają pewną dygresję od właściwego tematu naszego artykułu.

Na przyłączonym do Polski Śląsku Zaolziańskim znajdują się następujące przedsiębiorstwa hutnicze:

1. Górnicza i Hutnicza Spółka Akcyjna, Huta Żelaza w Trzyńcu i Druciarnia w Boguminie.
2. Firma „ALBERT HAHN" w Boguminie.
3. Przemysł Żelazny Jäkla S. A. we Frysztacie.

Opierając się na rzeczywistych cyfrach tegorocznej wytwórczości hut dawnego terytorium polskiego i Zaolzia oszacować możemy, **iż łączna produkcja zjednoczonego hutnictwa polskiego w całym r. 1938** przedstawiać się będzie w sposób następujący:

	Orientacyjna wytwórczość w r. 1938 ton	Zwiększenie w stosunku do r 1937
surówka	1.200.000	63%
stal surowa	2.000.000	38%
wyroby walcowane	1.500.000	40%

Hutnictwo polskie, a z nim również, a może przede wszystkim, eksport hutniczy — stanęło wobec konieczności niezwłocznego znalezienia zbytu dla zaolziańskich przedsiębiorstw hutniczych. Było to tym pilniejsze, że stan zamówień hutnictwa zaolziańskiego, a w szczególności Huty Żelaza w Trzyńcu, zbliżał się szybko — w chwili przejęcia Zaolzia przez Polskę — do stanu zerowego.

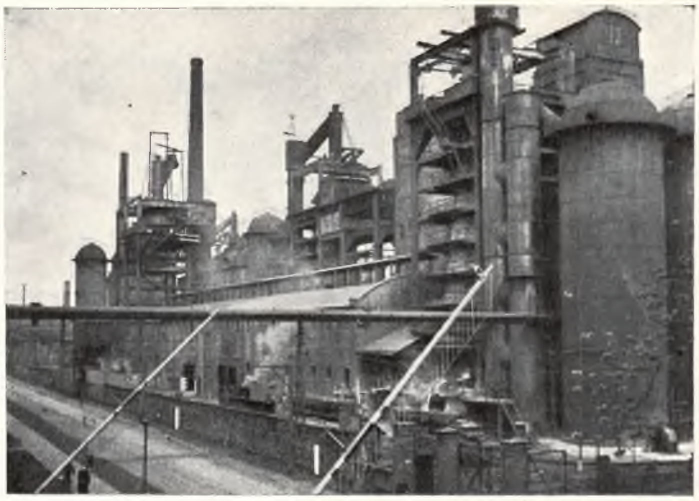
Ponieważ konsumcja polskiego rynku wewnętrznego nie może być z dnia na dzień zwiększona o 40% — problem zbytu dla Hut Zaolziańskich to przede wszystkim rozwiązanie zagadnienia nowych, znacznych możliwości eksportowych.

Ponieważ hutnictwo polskie należy od 1. I. 1936 r. do wszystkich istniejących obecnie Międzynarodowych Karteli Żelaza — na tym terenie prowadzone są obecnie pertraktacje celem załatwienia sprawy eksportu Hut Zaolziańskich.

Dopiero po ukończeniu tych pertraktacyj można będzie mówić o zwiększeniu polskiego eksportu hutniczego, co niewątpliwie nastąpi w roku przyszłym. W chwili obecnej ograniczymy się do rozpatrzenia zmian w kierunkowości eksportu hutniczego, jakie w pierwszych 10-ciu miesiącach r. b. nastąpiły w stosunku do roku zeszłego. Dalsza bowiem stabilizacja kierunkowości polskiego eksportu hutniczego w roku bieżącym daje podstawy przypuszczać, iż utrzyma się ona również w roku przyszłym, z tym oczywiście, iż — wskutek przyłączenia Hut Zaolzia — nastąpi proporcjonalny wzrost eksportu na poszczególne rynki zbytu.

Eksport hutniczy — wg głównych rynków zbytu — kształtował się w pierwszych 10-ciu miesiącach r. b. — w przeliczeniu na cały rok w sposób następujący:

KRAJ	1937 r. ton	1938 r. (dane za okres I—X przelicz. na cały rok) ton
A. **EKSPORT DROGĄ MORSKĄ**		
Europa		
Bułgaria	12.833	35.000
Italia	2.832	20.000
Holandia	36.123	16.000
Grecja	2.096	8.000
Norwegia	13.134	6.000
Finlandia	8.562	5.000
Szwecja	19.279	5.000
Estonia	2.658	2.000
Inne kraje europejskie	8.784	3.000
Razem Europa:	106.323	100.000



Huta „Pokój" w Nowym Bytomiu

Ameryka Południowa		
Argentyna	22.782	26.000
Brazylia	11.217	8.000
Urugwaj	2.644	4.000
Inne kraje	2.975	2.000
Razem Ameryka Połudn.:	39.618	40.000
Bliski Wschód		
Turcja	907	20.000
Inne kraje	27.271	4.000
Razem Bliski Wschód:	28.178	24.000
Daleki Wschód		
Indie angielskie	9.751	5.000
Chiny	8.275	4.500
Indie holenderskie	1.199	2.500
Inne kraje	9.948	3.000
Razem Daleki Wschód:	29.173	15.000
Afryka		
Egipt	4.335	3.000
Inne kraje	1.960	3.000
Razem Afryka:	6.295	6.000
B. EKSPORT DROGĄ LĄDOWĄ		
Niemcy	18.040	44.000
Bułgaria	3.209	5.000
Z. S. R. R.	10.768	4.000
Inne kraje	20.768	2.000
Razem B:	52.785	55.000
RAZEM EKSPORT:		
A. Drogą morską	209.589	195.000
B. Drogą lądową	52.785	55.000
ŁĄCZNIE EKSPORT HUTNICZY:	262.374	250.000

Z powyższego zestawienia widzimy, iż wysyłki wyrobów hutniczych drogą morską stanowią w r. 1937 i 1938 80% ogólnego eksportu hutniczego. Stopniowe przestawianie eksportu hutniczego na transporty morskie datuje się od r. 1934, w którym transporty te wynosiły 53% ogółu wysyłek eksportowych. Do tego czasu gros transportów hutniczych wysyłano drogą lądową uprz. w r. 1930 i 1931 — 90%, w r. 1932 — 68%, w r. 1933 — 80%.

W dwóch ostatnich latach transporty morskie hutnictwa wynoszą 200.000 ton, lądowe ca 50.000 ton.

O ile chodzi o główne kierunki — to w r. 1938 w stosunku do roku poprzedniego, zmniejszyły się tylko transporty na Daleki Wschód z 29.000 ton do 15.000 ton. Na pozostałe główne kierunki transporty morskie utrzymały się prawie bez zmian: Europa drogą morską — ca 100.000 ton, Ameryka Południowa — ca 40.000 ton, Afryka — 6.000 ton, Bliski Wschód wykazuje niewielki spadek z 28.000 ton do 24.000 ton.

Z morskich transportów europejskich obserwujemy znaczne zwiększenie wysyłek — głównie szynowych — do Bułgarii (z 13.000 ton do 33.000 ton), Italii (z 3.000 ton do 20.000 ton) i Grecji (z 2.000 ton do 8.000 ton). Uległy natomiast zmniejszeniu wysyłki do Holandii (wskutek braku zamówień szynowych), Norwegii, Szwecji i Finlandii.

Z krajów południowo-amerykańskich zwiększył się eksport do Argentyny i Urugwaju, zmniejszył się natomiast wywóz szyn do Brazylii.

Z krajów Bliskiego Wschodu zwiększył się znacznie — z 900 do 20.000 ton — eksport do Turcji, uległ natomiast zmniejszeniu o tę ilość wywóz do Persji (w r. 1937 hutnictwo polskie wykonało dużą transakcję szynową na 20.000 t.).

Kraje Dalekiego Wschodu — prawie wszystkie — wykazują spadek eksportu, wskutek długotrwałego konfliktu wojennego.

Wreszcie **z krajów afrykańskich** — nieznaczne zmniejszenie eksportu do Egiptu wyrównane zostało zwiększonymi wysyłkami do Unii Południowo-Afrykańskiej oraz Mozambiku.

Reasumując powyższe dochodzimy do wniosku, że w latach ostatnich transporty morskie dominują w polskim eksporcie hutniczym, przy czym kierunkowość wykazuje równomierną tendencję do stabilizacji. Zaobserwowane bowiem zmiany w kierunkowości wynikają przede wszystkim wskutek wyczerpania w pewnym okresie zapotrzebowania na szyny w danym kraju, a zatym konieczności poszukiwania przez hutnictwo polskie nowego rynku szynowego.

Podkreślamy przy tym, iż stabilizacja kierunkowości jest niezmiernie ważnym czynnikiem z dwóch następujących względów:

1° zapewnia ciągłość dla eksportu hutniczego, wskutek przyzwyczajenia danego rynku do żelaza polskiego,

2° umożliwia prowadzenie planowej polityki transportowej.

Nie znaczy to bynajmniej, iż nie zdajemy sobie sprawy z celowości poszukiwania nowych rynków zbytu, co niewątpliwie wpływa dodatnio na rozszerzenie zasięgu naszych połączeń morskich. Eksport jednakże na nowe rynki w zasadzie nie powinien zmniejszać dotychczasowego naszego stanu posiadania. Właśnie w r. 1939, wskutek przyłączenia Hut Zaolziańskich i konieczności znacznego zwiększenia eksportu hutniczego, będzie możliwe dokonanie nie tylko dalszej stabilizacji naszej dotychczasowej kierunkowości zbytu, lecz również wprowadzenie polskiego żelaza na szereg nowych rynków.

Zmiany wyżej omówione wpłyną w wysokim stopniu na branże, związane z eksportem i będą miały zasadnicze znaczenie dla Gdyni.



Tereny, biura portowe i urządzenia przeładunkowe f-y „Polskarob" na nabrzeżu Szwedzkim

TADEUSZ MADEYSKI

Polski eksport węgla a port w Gdyni

Już gdy w czerwcu 1922 został nam oddany Górny Śląsk z jego bogatymi złożami węgla, świetnie rozwiniętym przemysłem koksowniczym oraz przemysłem przerobów węglopochodnych, otrzymała Polska według słów Pana Wicepremiera Kwiatkowskiego „wybitne piętno państwa węglowego“. Określenie to stało się jeszcze bardziej uzasadnione obecnie po naprawieniu dokonanego wówczas bezprawia i po przyłączeniu do macierzy także Śląska Zaolziańskiego.

Z tą chwilą przemysł węglowy, który od samego początku odzyskania przez Polskę niepodległości stale wysuwał się na pierwszy plan w strukturze gospodarczej kraju, przerastając bardzo znacznie wszystkie inne gałęzie wytwórczości, stał się zagadnieniem dominującym w naszej gospodarce narodowej. Eksportowi zaś naszego węgla zawdzięczamy w głównej mierze, że z piasków otaczających małą i zapomnianą wioskę rybacką Gdynię, wyrosła w zdumiewającym tempie obecna Gdynia, — pierwszy port na Bałtyku, a pod względem nowoczesności wyposażenia technicznego jeden z pierwszych w Europie.

Skąpe ramy niniejszego szkicu nie pozwalają oczywiście na wszechstronne oświetlenie kapitalnego znaczenia przemysłu węglowego dla naszej gospodarki narodowej, oraz olbrzymiej roli, jaką węgiel polski i jego eksport odegrały przy powstawaniu naszego portu i wciąż jeszcze odgrywają w jego rozwoju. Pragnący zapoznać się bliżej z tymi zagadnieniami, znajdą źródłowe dane w pracach A. Olszewskiego „Rola przemysłu węglowego w gospodarce narodowej“ („Przegląd Gospodarczy“ Nr 9—13/1938) oraz inż. Napoleona Korzona, Naczelnego Dyrektora firmy „Polskarob“: „Wywóz węgla polskiego czynnikiem rozwoju Portu Gdyńskiego“ (XV lat Polskiej Pracy na Morzu. Gdynia 1935, str. 51 i seq.), tu zaś ograniczymy się do zestawienia danych statystycznych ilustrujących powyższe zagadnienia oraz do przypomnienia ważniejszych momentów, w których rola eksportu węgla w rozwoju Gdyni najbardziej się uwypukliła.

Zasoby węgla w Polsce przed przyłączeniem Zagłębia Karwińskiego były według obliczeń Polskiego Komitetu Energetycznego następujące:

Wyszczególnienie	Ilość w milionach ton	Wartość energetyczna w miliardach Kcal.	Udział % w ogólnych zasobach energetycznych Polski
węgiel kamienny	51 200	332 800 000	88,17
„ brunatny	5 128	23 056 500	6,11
torf (powietrzn. suchy)	6 000	19 500 000	5,16
Razem	62 328	375 356 500	99,44

Pod względem bogactwa rezerw węgla Polska znajduje się zatem w Europie na 3-cim miejscu po Anglii (189 miliardów ton) i Niemczech (113 miliardów ton).

Rozmiary wydobycia węgla kamiennego oraz produkcja koksu w Polsce uwidocznione są w następujących tablicach:

Wydobycie węgla kamiennego według zagłębi w latach 1913, 1928, 1936 i 1937 z wyszczególnieniem ważniejszych przedsiębiorstw w zagłębiu górnośląskim.

Wyszczególnienie	1913			1928			1936			1937		
	ton	% wydobycia w zagłębiu	% wydobycia ogólnopolsk.	ton	% wydobycia w zagłębiu	% wydobycia ogólnopolsk.	ton	% wydobycia w zagłębiu	% wydobycia ogólnopolsk.	ton	% wydobycia w zagłębiu	% wydobycia ogólnopolsk.
Zagłębie Górnośląskie	32 182 109	100.0	78.6	30 447 875	100,0	75,0	22 092 308	100,0	74,2	27 401 943	100,0	75,6
Robur	11 283 046	35,1	27.6	11 793 321	38,7	29,1	8 333 533	37.7	28,0	10 788 067	39,4	29,8
Progress	8 711 882	27.1	21.3	6 991 694	23,0	17,2	4 971 018	22,5	16,7	6 166 850	22,5	17,0
Skarboferme	3 909 024	12,2	9,5	3 243 718	10.7	7,9	3 136 735	14,2	10,5	3 802 042	13,9	10,5
Fulmen	2 282 623	7.1	5,6	2 796 111	9,2	6,9	2 068 978	9,4	6.9	2 500 275	9,1	6,9
Giesche	3 653 581	11,4	8,9	2 739 093	9.0	6,7	1 565 311	7,1	5.3	1 859 518	6,8	5,1
Kop. Pszczyńskie	1 903 714	5,9	4,6	2 452 274	8,1	6,1	1 461 552	6,6	4,9	1 667 639	6,1	4.6
inne	438 239	1,2	1,1	431 664	1.3	1.1	555 181	2,5	1,9	617 552	2,2	1,7
Zagłębie Dąbrowskie	6 819 209	100,0	16.6	7 635 128	100.0	18,8	5 663 297	100,0	19,1	6 475 253	100.0	17,9
Zagłębie Krakowskie	1 970 790	100 0	4,8	2 533 381	100,0	6,2	1 992 261	100,0	6,7	2 341 122	100,0	6,5
Polska	40 972 108	—	100,0	40 616 384	—	100,0	29 747 866	—	100,0	36 218 318	—	100,0

Produkcja koksu w latach 1928, 1936 i 1937.

1928	1936	1937
t o n		
1 667 906	1 615 597	2 109 226

Udział zaś produkcji Polski w ogólnoświatowym wydobyciu węgla wynika z tablicy następującej: (obok)

Pod względem wydobycia węgla, Polska znajduje się zatem w Europie na 5-tym miejscu, po Anglii, Niemczech, Rosji i Francji.

Jak z tabeli tej nadto wynika, rok 1937 wykazał ogólny wzrost wydobycia w stosunku do roku 1936. W zwyżce tej Polska ma najpoważniejszy udział (21.7%).

Światowe wydobycie węgla kamiennego w latach 1936 i 1937.

Wyszczególnienie	1936		1937		Wzrost w 1937 r.
	w tys. ton	w %	w tys. ton	w %	
Wydobycie światowe	1 221 356	100 0	1 292 529	100,0	+ 5,8
Europa	609 591	49,9	676 156	52,3	+ 10,9
Anglia	232 191	19,0	245 042	19,0	+ 5,5
Niemcy	158 380	13,0	184 512	14,3	+ 16,5
Rosja	83 200	6,8	95 995	7,4	+ 15,4
Francja	45 227	3.7	45 334	3,5	+ 0,2
Polska	29 748	2,4	36 209	2,8	+ 21,7
Belgia	27 873	2,3	29 654	2,3	+ 6,4
Azja	128 636	10 5	128 939	10,0	+ 0,2
Afryka	15 547	1,3	15 820	1,2	+ 1,7
Ameryka	455 182	37,3	458 614	35.5	+ 0,8
Australia	12 400	1,0	13 000	1,0	+ 4,8

Wydobycie węgla polskiego w pierwszych miesiącach roku bieżącego wskazuje na to, że rok 1938 zakończy się niewątpliwie dalszą nadwyżką w stosunku do roku 1937. Tym niemniej wydobycie węgla w Polsce pozostaje i w tym roku jeszcze znacznie poniżej normy lat dobrej koniunktury (1928/1929).

Po przyłączeniu Zaolzia bogactwo narodowe w dziedzinie górnictwa węglowego powiększyło się o 16 kopalń z wydobyciem rocznym do 7 milionów ton pierwszorzędnego węgla, co stanowi około 20% całego dotychczasowego wydobycia; a istniejące na terenie Śląska Zaolziańskiego 5 koksowni, które w roku 1937 wyprodukowały łącznie 1.156.100 ton koksu, wzmogą wytwórczość koksu o przeszło 50%.

Ogromna ta produkcja oczywiście tylko częściowo znajduje zbyt na rynku wewnętrznym, reszta przeznaczona jest na eksport.

Wywóz węgla i koksu w latach 1928, 1936 i 1937.

Rok	węgiel w tysiącach ton	węgiel % ogólnopolski produkcji	koks w tysiącach ton	koks % ogólnopolsk. produkcji
1928	12 863	31,4	163	0,9
1936	8 362	28,1	357	2,2
1937	11 003	30,4	368	1,7

Polski eksport węgla z wyodrębnieniem ważniejszych krajów przeznaczenia.

Ogólny eksport węgla, oraz ważniejsze kraje przeznaczenia	1928	1936	1937
	w milionach złotych		
Ogółem eksport	352,0	129,9	185,0
Szwecja	76,1	34,0	44,2
Włochy	11,2	16,2	31,0
Francja	10,0	21,2	28,0
Austria	88,1	16,2	16,0
Belgia	2,1	5,8	9,4
Norwegia	15,8	5,4	5,9
Dania	42,0	4,2	5,4

Zagadnienie zorganizowania tego eksportu, tak koniecznego dla równowagi bilansu handlowego, stanęło przed młodym organizmem państwowym w okresie szczególnie ciężkim.

Przemysł węglowy przechodził po wojnie niezwykle głęboki kryzys. Ogólnie biorąc, spożycie węgla kamiennego w pierwszych latach powojennych obniżyło się o przeszło $^1/_5$ w porównaniu z latami 1913/1914. Wytłomaczenia tego zjawiska możemy się doszukać między innymi w depresji przemysłu metalurgicznego, w lepszym wyzyskaniu siły cieplnej węgla, w lepszym wyzyskaniu zapasów torfu i węgla brunatnego, wreszcie w coraz większym zastosowaniu „węgla białego" oraz paliwa płynnego. We wszystkich krajach o poważnej produkcji węglowej, nie wyłączając Stanów Zjednoczonych, wyłoniły się zatym kryzys zbytu i wynikająca stąd coraz ostrzejsza walka o rynki sprzedaży, co w konsekwencji musiało doprowadzić do znacznego obniżenia cen i rentowności produkcji.

W tym to okresie odzyskaliśmy Górny Śląsk i stanęliśmy wobec konieczności zapewnienia zbytu jego potężnej produkcji.

Zadania tego — mimo niespodziewanego zamknięcia w roku 1925 granicy dla importu polskiego węgla (6—8 milionów ton rocznie) przez Niemcy, pragnące spowodować nasze załamanie się gospodarcze i dowieść, że bez Niemiec Górny Śląsk nie może gospodarczo istnieć — Polska wywiązała się znakomicie, a wojna celna, wypowiedziana przez Niemcy, jako jedyny skutek miała szybkie zespolenie się Śląska z resztą ziem polskich oraz skierowanie całego wysiłku gospodarczego tego Śląska ku morzu, stwarzając w ten sposób podwaliny wzbudzającego podziw całego świata rozwoju portu gdyńskiego.

Traktat Wersalski zapewnił Polsce dostęp do morza. Dnia 10 lutego 1920 wojska Polskie dotarły do tego morza pod Puckiem. Odzyskaliśmy skrawek naszego dawnego wybrzeża o łącznej długości 140 km (z czego 80 km przypada na półwysep Hel), wybrzeża niewątpliwie drogiego naszym sercom, — nie posiadającego jednak ani ujścia głównej arterii polskiej Wisły, ani portu, który by się nadawał do komunikacji morskiej. A polski Gdańsk, naturalne ujście ogromnego zaplecza polskiego, stał się Wolnym Miastem.

W lipcu 1920, w najkrytyczniejszej chwili walki z najazdem bolszewickim, Gdańsk — port polski — zatrzymał transporty wojenne idące do Polski drogą morską...

W tych warunkach budowa portu narodowego stała się koniecznością naglącą.

W przemyśle górnośląskim, zwłaszcza węglowym, zrazu kierującym swe wysiłki w stronę Gdańska, poczęło zarysowywać się coraz wyraźniej przeświadczenie o konieczności stworzenia całkowicie niezależnej bramy na świat w postaci portu narodowego. I jest symptomatycznym, że, gdy w roku 1920 Sejm uchwalił budowę portu w Gdyni, wnioskodawcą uchwały był właśnie przedstawiciel przemysłu węglowego, poseł de Rosset.

Zamknięcie przez Niemcy w roku 1925 swych granic dla importu węgla polskiego zmusiło Polskę do zdobycia nowych rynków zbytu, do podjęcia walki konkurencyjnej z tak potężnymi przeciwnikami, jak Anglia i Niemcy.

Skoordynowana akcja przemysłu i Rządu pokonała szybko piętrzące się trudności. Udało się znaleźć zbyt na razie na rynkach bałtyckich i skandynawskich, gdzie węgiel polski dzięki swym wysokim walorom gatunkowym (pod względem wartości kalorycznej węgiel Śląski odpowiada węglom z północnej Walii i południowego Yorkshire, może również konkurować z węglem Durham, przewyższa zaś węgiel Derbyshire lub Northumberland), — dzięki wysokiemu poziomowi urządzeń technicznych na kopalniach, starannemu sortowaniu węgla, oraz sprawnej organizacji przemysłu węglowego szybko znalazł chętnych nabywców.

W końcu maja 1925 r., odeszły pierwsze transporty węgla eksportowego z Gdańska, a w połowie lipca tegoż roku — pierwszy transport z Gdyni. Do końca roku 1925 przez oba porty wysłano 649.020 ton węgla eksportowego; w maju 1926 eksport morski węgla polskiego przewyższał już 500.000 ton miesięcznie.

Dalszym potężnym impulsem dla rozwoju obu portów oraz dla ugruntowania polskiego węgla na świeżo zdobytych rynkach był strajk angielski, jaki wybuchł w maju 1926 roku.

Produkcja węgla w Anglii, która w r. 1913 wynosiła 294 miliony ton, po okresie koniunktury wojennej weszła w stan chronicznego przesilenia, który tylko chwilowo złagodził strajk amerykański i okupacja zagłębia Ruhry. W roku 1925 angielski przemysł węglowy, mimo subwencji rządowych, wynoszącej w okresie od lipca 1925 do końca 1926 r. olbrzymią kwotę 23 milionów funtów (1.012 milionów złotych), eksportował o 27 milionów ton węgla mniej, niż w latach poprzednich, a produkcja spadła do 85% stanu przedwojennego. Przesilenie, odroczone chwilowo subwencją rządową, wybuchło wreszcie z podwójną siłą w maju 1926 i spowodowało ubytek około 40 milionów ton na rynku międzynarodowym. Strajk zakończył się stopniowo dopiero w listopadzie 1926. Postrajkowa produkcja nie odzyskuje już poprzedniego rozmachu mimo, iż Anglia udogodnieniami kredytowymi i konkuren-

cyjną ceną forsuje eksport, a akcją w międzynarodowym biurze pracy w Genewie usiłuje narzucić konkurencji, a w szczególności Polsce, skrócenie czasu pracy w górnictwie węglowym.

W czasie strajku importer skandynawski, który dotąd z przyzwyczajenia trzymał się węgla angielskiego, poznał węgiel polski i uznał go w wielu wypadkach za odpowiedniejszy od angielskiego. Wobec tego Wielka Brytania, z chwilą gdy wszelkie inne środki konkurencyjne nie odnosiły w Skandynawii pożądanego skutku w traktatach handlowych z roku 1933 narzuciła Szwecji, Danii, Norwegii i Finlandii kontyngenty węglowe, zmniejszając tą drogą znacznie stan posiadania Polski na tych rynkach.

W zaczątkach zaś zamorskiego eksportu węgla z Polski najpoważniejszą przeszkodą w wykorzystywaniu wytworzonej koniunktury była mała zdolność przepustowa portów.

Ponieważ istniejące drogi wyjścia na morze były wyzyskane do maksymalnych granic, więc korzystano również z dróg przez porty rzeczne Tczew i Bydgoszcz. Nie zważając na wielkie koszty przeładunku, stworzono nawet specjalną flotę lichtug morskich dla przewozu węgla z Tczewa do Krajów Bałtyckich.

Chciano wówczas oprzeć się w pierwszym rzędzie o Gdańsk. Gdy jednak polski przemysł zwrócił się do Gdańska z wnioskiem o rozbudowę urządzeń przeładunkowych, o rozszerzenie placów do przeładunku węgla przeznaczonych, napotkał tam poważne trudności.

Rozpoczęła się wówczas właściwa epopea Gdyni. Ciągnący się od początku roku 1926 zatarg Rządu z Konsorcjum Francusko-Polskim Budowy Portu został szybko zlikwidowany, przerwane prace podjęto na nowo ze zdwojoną energią.

Energia i niestrudzona praca Ministra Kwiatkowskiego, właściwego twórcy i realizatora nowego polskiego światopoglądu morskiego, stojącego wówczas na czele Ministerstwa Przemysłu i Handlu, znalazły pełne poparcie w górnośląskim przemyśle węglowym.

W roku 1927 podpisano pierwszą umowę z największym górnośląskim koncernem węglowym „Robur", mocą której wydzierżawił on od Skarbu Państwa na przeciąg lat 33 plac na późniejszym nabrzeżu szwedzkim (w chwili podpisania umowy, na miejscu wydzierżawionego placu znajdowało się jeszcze morze). Umową tą „Robur" zobowiązał się postawić na tym terenie własne urządzenia przeładunkowe, które po upływie 33 lat przeszłyby na własność Skarbu Państwa, a nadto zagwarantował pewien minimalny przeładunek węgla eksportowego (1 200 000, później 1 500 000 ton



Fragment świetlicy dla robotników firmy „Polskarob" (sala lektury)

rocznie). Zobowiązał się również „Robur" do uruchomienia własnej floty statków morskich. Powstało w ten sposób pierwsze prywatne towarzystwo żeglugowe „Polskarob", które uruchomiło wkrótce flotę popularnych dziś „Roburów".

W ślad za Roburem poszły inne koncerny górnośląskie: w grudniu 1927 r. podobną umowę zawarło towarzystwo handlowe Elibor z ramienia koncernu „Fulmen", a w sierpniu 1928 koncerny „Giesche" i „Progress", przytym zamiast budowy własnych statków wybrały one drogę opłacania pewnej stałej stawki od przeładowanej tony na rzecz Skarbu względnie popierania polskiej żeglugi.

Dzień i noc praca wre gorączkowo. Kieruje nią człowiek cichy, skromny, lecz pełen wiary: inż. Wenda, symbol rzetelnej twórczej pracy. Krok za krokiem morze musi ustępować wżerającym się w nie coraz to nowym nabrzeżom, falochronom. To, o czym niedawno trudno było nawet marzyć, stało się rzeczywistością — polski port Gdynia.

W dążeniu do skrócenia połączeń młodego portu z zapleczem powstał w roku 1925 projekt budowy tak zwanej „magistrali węglowej", zrealizowanej w oparciu o kredyt bankowy francuski. Nowa ta linia długości 552 km. wybudowana w okresie szalejącego kryzysu kosztem 270 milionów złotych, została oddana do eksploatacji na całej długości w roku 1933 i, zmniejszając odległość taryfową z Górnego Śląska do Gdyni o przeszło 100 km, przyczyniła się wydatnie do zwiększenia sprawności eksportowej naszego wielkiego przemysłu.

Przyczyniła się też walnie do wzmożenia zadziwiającego rozwoju portu gdyńskiego, który już w roku 1928 wszedł w fazę rozkwitu przechodzącego wszelkie oczekiwania, — i trwającego nadal po dzień dzisiejszy, jak o tym świadczą cyfry zawarte w poniższej tabeli.

Udział węgla eksportowego w ogólnym wywozie przez Gdynię oraz w ogólnym obrocie portu Gdynia.

Rok	Ogólny obrót portu Gdynia	Ogólny wywóz przez Gdynię	Wywóz węgla przez Gdynię	Procentowy stosunek wywozu węgla	
	w tonach			do ogólnego obrotu portu Gdynia	do ogólnego wywozu przez Gdynię
1928	1 957 770	1 765 058	1 758 232	89,8	99,7
1929	2 822 502	2 492 858	2 447 895	86,7	98,2
1930	3 625 748	3 121 831	2 954 381	81,5	94,6
1931	5 300 114	4 741 365	4 373 095	82,5	92,2
1932	5 194 288	4 761 400	4 352 159	83,8	91,4
1933	6 105 866	5 235 162	4 508 141	75,5	88,0
1934	7 191 913	6 200 368	5 368 861	74,7	86,6
1935	7 474 444	6 362 600	5 386 671	72,1	84,7
1936	7 742 946	6 407 490	5 307 187	68,5	82,8
1937	9 006 177	7 288 173	6 171 789	68,5	84,7

W miarę rozwoju portu oraz zwiększania się udziału innych ładunków w eksporcie, a głównie w imporcie — udział węgla w obrotach portu gdyńskiego zmniejsza się.

Tym niemniej w życiu i rozwoju Gdyni węgiel jest nadal czynnikiem dominującym, w ogólnym zaś wywozie morskim węgla — udział naszego portu stale wzrasta, jak to wynika z następującej tabeli:

Morski eksport węgla z wyszczególnieniem udziału Gdyni i Gdańska.

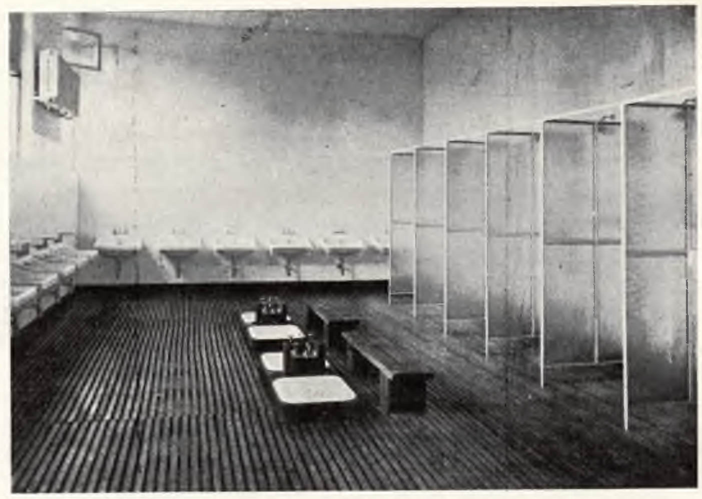
Rok	Ogólny wywóz drogą morską	przez Gdynię		przez Gdańsk	
	ton	ton	%	ton	%
1925	649 020	41 252	6.4	607 768	93,6
1926	3 425 101	394 144	11,5	3 030 957	88,5
1927	4 933 132	880 147	17.8	4 052 985	82,2
1928	7 251 980	1 758 232	24,2	5 493 748	75,8
1929	7 777 315	2 447 895	31,4	5 329 420	68,6
1930	8 535 469	2 954 381	34,6	5 581 088	65,4
1931	10 698 889	4 373 095	40,8	6 325 794	59,2
1932	8 057 409	4 352 159	54,0	3 705 250	46,0
1933	7 749 557	4 608 141	59 5	3 141 417	40.5
1934	8 874 586	5 368 861	60,5	3 505 725	39,5
1935	7 702 806	5 386 671	69.9	2 3,6 135	30,1
1936	7 584 990	5 307 187	70.0	2 277 803	30,0
1937	9 712 665	6 171 789	63,5	4 540 876	36,5

Wywóz węgla przez Gdynię i Gdańsk w roku 1937 z wyszczególnieniem udziału w wywozie koncernów górnośląskich.

Wyszczególnienie	Wywóz węgla w roku 1937 przez Gdynię		przez Gdańsk		Ogółem drogą morską	
	ton	%	ton	%	ton	%
Ogólny wywóz drogą morską	6 171 789	100,0	3 540 876	100,0	9 712 665	100,0
W tym koncerny górnośląskie						
Robur	2 519 915	40,9	699 027	19,7	3 218 942	33,1
Progress	1 046 955	16,9	586 856	16,6	1 633 811	17,1
Skarboferme	1 460 342	23,6	316 710	8,9	1 777 052	18 3
Fulmen	458 373	7,4	319 249	9,0	777 622	8,0
Giesche	438 391	7,2	95 975	2,7	534 366	5.5
Kop.Pszczyńskie	32 349	0,5	193 214	5,5	225 563	2,2

Port Gdynia, którego obroty pod względem tonażu i wartości towaru już w roku 1938 przewyższyły obroty tak starych portów, jak Sztokholm, Szczecin, Królewiec, Triest, Neapol, znajduje się dziś na pierwszym miejscu wśród portów Bałtyku, a pod względem tonażu na wejściu i wyjściu wyprzedził już szereg portów o tak poważnym znaczeniu handlowym, i mających długowieczną tradycję, jak: Hull, Dunkerque, Göteborg, Amsterdam, Boston.

Dla wyzyskania pełnych możliwości portu jako arterii komunikacyjnej dla eksportu węglowego konieczne jest jednak doprowadzenie do końca prac przy układaniu drugiego toru magistrali węglowej, usprawnienie obsługi torów w obrębie portu (gdyż zwiększenie ruchu powoduje często szkodliwe w skutkach zatarasowanie), zwiększenie ilości węglarek i ujednostajnienie ich typu, pogłębianie basenów wzdłuż nabrzeży węglowych celem uniknięcia



Fragment urządzeń sanitarnych dla robotników firmy „Polskarob" (umywalnie i natryski)

obecnych trudności przy ładowaniu węglem większych statków (np. do Italii, Grecji, Argentyny), które obecnie nieraz trzeba doładowywać przy innych nabrzeżach o głębszym stanie wody, co powoduje koszty i stratę czasu tak cennego przy gdyńskim tempie pracy, wreszcie zwiększenie ilości pilotów dla sprawniejszej obsługi statków wchodzących i wychodzących. Są to wszystko zagadnienia, które wymagają natychmiastowego rozwiązania, jeśli rozwój portu nie ma ulec zahamowaniu.

W ostatnim czasie Gdynia stała się również ważną bazą dla zaopatrywania statków w węgiel bunkrowy.

Szybki wzrost dostaw bunkrowych w porcie Gdyni unaocznia następujące zestawienie:

Dostawy węgla bunkrowego w Gdyni

1932	132.266	ton
1933	180.867	„
1934	208.692	„
1935	365.620	„
1936	401.574	„
1937	611.582	„
1938 (9 miesięcy)	733.613	„

Przełomowym wydarzeniem na tym odcinku pracy portu gdyńskiego było uruchomienie w grudniu 1937 roku przez firmę „Polskarob" nowoczesnej pływającej stacji bunkrowej „Robur VII", przyśpieszającej bunkrowanie z 30 ton na godz. do 300 ton na godz. i umożliwiającej bunkrowanie statków także na redzie. W ślad za firmą „Polskarob" poszły kilka miesięcy później firmy „Skarbopol" — uruchamiając statek bunkrowy „Skarboferme" oraz „Progress", uruchamiając statek bunkrowy „Progress I".

Doskonałe właściwości węgla polskiego dla celów bunkrowych, jego tania cena, sprawna obsługa i szybka odprawa statków sprawiają, że armatorzy coraz chętniej zaopatrują się w bunkier w Gdyni, przyczym zauważyć należy,

iż odbiorcami naszego bunkru są nietylko statki ładujące lub wyładujące w naszym porcie, lecz także — a ostatnio nawet przeważnie — statki przychodzące do Gdyni wyłącznie po bunkier.

Na zakończenie tego pobieżnego i z konieczności fragmentarycznego szkicu, jeszcze słów kilka o udziale floty polskiej w przewozach węgla eksportowego. Udział ten uwidoczniony jest w następującej tablicy:

Udział floty polskiej w przewozie węgla eksportowego w latach 1935, 1936, 1937.

Rok	Ogólny wywóz węgla ładunkow. przez Gdynię i Gdańsk	Wywóz węgla ładunkowego przez statki przedsiębiorstw polskich*)					
		„Żegluga Polska" S. A.		„Polskarob" S.A.		Ogółem	
	ton	ton	%	ton	%	ton	%
1935	7 085 319	221 495	3.1	446 944	6,3	668 439	9,4
1936	6 868 645	150 012	2,2	446 113	6,5	596 125	8,7
1937	8 483 063	202 512	2,4	450 002	5,3	652 514	7.7

*) Przyjmując za 100% średnią przewozu węgla eksportowego statkami polskimi w latach 1935/37 (639.026 ton), statki Tow. „Żegluga Polska" przewiozły w tym okresie średnio 29,9% (191.340 ton) rocznie, statki Tow. „Polskarob" średnio 70,1% (447.686 ton) rocznie.

Jak z powyższego wynika, udział bandery polskiej w przewozach węgla eksportowego jest dotąd bardzo mały. W bieżącym roku stan ten uległ wprawdzie pewnej poprawie na skutek uruchomienia przez towarzystwo Polskarob nowej jednostki specjalnie przystosowanej do przewozu węgla: s/s „Robur VIII" o pojemności około 4300 ton DW (gdy pozostałe statki tego towarzystwa s/s „Robur III" — „Robur IV" — „Robur V" i „Robur VI" posiadają pojemność około 3000 ton DW każdy). Mimo to udział naszej bandery w przewozach jest nadal zbyt nikły.

Jesteśmy krajem ubogim w kapitał. Musimy go zatym zdobywać przez wywóz krajowych produktów. Do tego celu jednak nie wystarczy mieć towary na wywóz, trzeba ile możności samemu te towary wywozić do miejsca przeznaczenia. Tylko w ten sposób ugruntujemy nasz eksport, tylko w ten sposób zdołamy ominąć zbyteczne, a tak kosztowne pośrednictwo. Trzeba zatem koniecznie rozbudować naszą flotę handlową, a szczególnie żeglugę nieregularną. Nasz handel zagraniczny powinien być handlem naprawdę czynnym. Nie wolno nam popełniać błędów dawnej przeszłości, kiedy biernie czekaliśmy na przybycie zagranicznych kupców, a sprzedane zboże i drzewo odstawialiśmy tylko do Gdańska, zostawiając główny zysk z naszego eksportu obcym pośrednikom i przewoźnikom.

Zdobyliśmy morze — musimy zdobyć okręty, abyśmy mogli nad tym morzem panować. Wołamy o kolonie — nie zdobędziemy ich, póki nie utrwalimy własnych szlaków handlowych, póki skromnymi, szarymi, ale własnymi trampami nie stworzymy łączności między Ojczyzną a lądami, które chcielibyśmy kolonizować.

Pięknie i mądrze powiedziano niedawno na jednej z uroczystości gdyńskich: „Państwa małe dzięki swej pracy pokojowej na morzu i za morzem urastają do państw wielkich, urastają do potęg, — państwa biedne wzbogacają się dzięki zamorskim zdobyczom". Należy o tym pamiętać i wypływające stąd wnioski — urzeczywistniać. Czas nagli.

Polski przemysł węglowy a port gdański

Przed wojną port gdański był portem przywozowym węgla ze względu na strukturę swego zaplecza. Jakkolwiek pewien przywóz węgla na zapotrzebowanie Gdańska utrzymał się również po wojnie, to jednak port gdański rozwinął się w ramach struktury swego zaplecza oraz wyżej wymienionych warunków handlowych na poważny ośrodek eksportu węgla i koksu, jak wykazuje następujące zestawienie:

Rok		Ogółem wywóz przez Gdańsk t.	Wywóz węgla i koksu t.	%
1923	—	1 062 863	29 271	2,7
1924	—	1 636 480	40 812	2,4
1925	—	2 031 980	618 006	30,4
1926	—	5 659 603	3 413 938	60,3
1927	—	6 380 422	4 104 999	64,3
1928	—	6 783 376	5 369 347	79,1
1929	—	6 766 699	5 321 817	78,6
1930	—	7 122 463	5 372 479	75,4
1931	—	7 576 203	5 874 733	77,5
1932	—	5 047 949	3 774 511	74,7
1933	—	4 659 808	3 170 965	68,0
1934	—	5 713 181	3 585 425	62,7
1935	—	4 314 547	2 345 094	54,3
1936	—	4 675 002	2 343 206	50,1
1937	—	5 684 849	3 734 275	65,7

Urządzenia przeładunkowe istniejące w 1924 r. oczywiście nie były przygotowane do obsłużenia tak szybko wzrastającego wywozu. Była to praca niebyle jaka — w tak szybkim tempie usprawnić technicznie port, w którym nie było ani jednego dźwigu z chwytaczami automatycznymi — węgiel ładowało się wtedy łopatami do skrzynek żelaznych i te dopiero dźwigami przenoszono na statki. Wszystkie urządzenia mechaniczne portu musiały pracować na trzy zmiany w dzień i w nocy, co odbijało się ujemnie na przeładunku innych towarów. W następstwie tego powstały zatory na dworcach kolejowych, przepełnionych stale pociągami węglowymi i w porcie kolejkami statków, czekających na ładunek.



Przedsiębiorstwo Handl.-Przemysłowe Ł. Jankowski i Ska (Gmach własny w Katowicach)

Dla uzyskania wystarczającej zdolności przeładunkowej przeprowadziła Rada Portu, w porozumieniu z P.K.P., cały szereg zarządzeń o charakterze organizacyjnym oraz przystąpiła do intensywnej rozbudowy portu gdańskiego. Z obawy zatkania portu wynikła konieczność kontyngentowania pociągów kolejowych wysyłanych z węglem do portu. W ostatnich latach wprowadzono wspólne biuro portowe, które zajmuje się dyspozycją transportów węglowych.

Wywóz węgla rozpoczął się od razu w tempie około 100 000 t miesięcznie i już w 1926 r. osiągnął prawie 300 000 t miesięcznie, co wymagało odpowiedniej rozbudowy aparatu przeładunkowego. Nasamprzód zakupiono 4 dźwigi 7-tonowe z automatycznymi chwytakami, które ustawione zostały na północnej stronie Wolnej Strefy, gdyż było to jedyne miejsce, gdzie gotowe nabrzeża betonowe nie były zajęte przez składy. Pożyczkę zaciągniętą w 1925 r. przeznaczyła Rada Portu na ulepszenie i modernizację nabrzeży, w pierwszym rzędzie powyżej Dworca Wiślanego. Został tam zbudowany na przestrzeni 400 m mur nabrzeżny, zaopatrzony w 6 dźwigów 7-mio tonowych, ustawionych na portalach obejmujących 3 tory, oraz 7 torów kolejowych, z których 5 służy za właściwe tory wyładunkowe, a 2 są torami do doprowadzania i odwożenia gotowych pociągów. Nabrzeże to oddane zostało do eksploatacji w 1927 r. i oddało ogromne usługi, gdyż przeładunek miesięczny osiągnął przeciętną ok. 100 000 t miesięcznie. W 1937 r. część tego nabrzeża odpadła dla przeładunku węgla, gdyż wybudowano tu nowy elewator zbożowy.

Po tych inwestycjach port gdański rozporządzał ogółem następującymi urządzeniami dla przeładunku węgla: Wolna Strefa — 9 starych dźwigów od $1\frac{1}{2}$ do $2\frac{1}{2}$ t i 4 nowe 7-mio tonowe dźwigi; Dworzec Wiślany — 6 dźwigów 7-mio tonowych; Kaiserhafen — 4 stare dźwigi $2\frac{1}{2}$ tonowe i 2 nowe 5 tonowe gminy miejskiej oraz 2 mosty 5 tonowe firmy Alldag. Ponieważ zdolność przepustowa portu gdańskiego była nadal zbyt mała, postanowiono wybudować specjalny basen dla przeładunku towarów masowych, zaciągając w tym celu pożyczkę amerykańską. Celem budowy nowego basenu było nie tylko zwiększenie absolutnej możliwości przeładunku węgla, ale również skoncentrowanie tego przeładunku w jednym basenie, gdyż przeładunek węgla w innych częściach portu kolidował z przeładunkiem innych towarów. Stronę północną nowego basenu w Wisłoujściu zaopatrzono z biegiem lat w 3 urządzenia taśmowe z wywrotnicami, których zdolność przeładunkowa wynosi 400 — 600 t na godzinę, oraz w 6 dźwigów 7-mio tonowych i 2 dźwigi 5 tonowe. Układ torów wykonany został w sposób angielski, polegający na obsługiwaniu każdego urządzenia przeładunkowego przez specjalne tory kolejowe, połączone wprost ze stacją przetokową. Równocześnie gmina miejska powiększyła swe urządzenia w 2 nowe dźwigi 5 tonowe, podobnie jak firma Alldag. Dzięki takiej rozbudowie aparatu technicznego zdolność przeładunkowa węgla wynosi w Gdańsku około 750.000 t miesięcznie.

W ten sposób port gdański uzyskał potencjał przeładunkowy, który oddał niezmierne usługi polskiemu przemysłowi węglowemu, jak świadczy o tym poniższe zestawienie, charakteryzujące udział portu gdańskiego w ogólnym wywozie węgla z Polski:

Rok		Ogólny wywóz z Polski	Wywóz przez Gdańsk	%
		t	t	
1928	—	12 549 252	4 484 833	39,7
1929	—	14 333 163	5 409 957	37,7
1930	—	12 866 763	5 699 152	44.2
1931	—	13 818 376	6 054 817	43.8
1932	—	10 222 119	3 925 023	38,3
1933	—	9 097 917	3 094 084	34.0
1934	—	9 879 969	3 201 109	32.3
1935	—	8 906 318	2 336 589	26.2
1936	—	8 362 310	2 280 740	27,3
1937	—	11 003 449	3 533 913	32.2

Największy udział portu gdańskiego w ogólnym wywozie węgla przypada na rok 1930. Struktura kierunkowa wywozu węgla przez port gdański jest bardzo różnorodna i obejmuje prawie wszystkie rynki zbytu węgla polskiego. Największe znaczenie przypada jednak wywozowi w trzech kierunkach: do Francji, Szwecji i Włoch.

L. J.

O dalsze inwestycje w porcie gdyńskim

Po wyborach do Ciał Ustawodawczych RP., zainteresowanie społeczeństwa zwróciło się na program przyszłej sesji sejmu i senatu, skupiając się więcej na politycznych zagadnieniach, które nowe ciała ustawodawcze będą musiały rozwiązać, niż na preliminarzu budżetowym, złożonym ostatnio przez Rząd.

Gdynia natomiast, jako port i miasto znajdujące się stale w rozwoju i wymagające wciąż nowych inwestycyj, z specjalnym zainteresowaniem oczekuje pracy ciał ustawodawczych nad preliminarzem budżetowym, w tym i nad preliminarzem inwestycyj portowych w Gdyni, oraz nad ustawą o zarządzie i eksploatacji portu gdyńskiego, której projekt niedawno został złożony do zaopiniowania Związkowi Izb Przemysłowo-Handlowych.

W budżecie Państwa na rok 1938-39 inwestycje morskie były ustalone na sumę zł 4.399.000, z czego na inwestycje portowe przypadała suma zł 3.450 tys.

Wydatkowanie powyższej sumy odbywa się w 2-ch grupach: 1. na wykończenie inwestycyj rozpoczętych w ramach 4-letniego planu inwestycyjnego w r. 1937, jak na dokończenie budowy domów mieszkalnych, budowę magazynu w Wolnej Strefie, raty na zamówione 11 dźwigów, koszt montażu dźwigów itd. Grupa ta obejmowała wydatki na sumę zł 1.850.000. Druga grupa wydatków, przewidzianych w tym budżecie, wyrażająca się kwotą zł 1.600.000 obejmowała inwestycje nowe, jak przedłużenie mola pasażerskiego, pogłębienie nabrzeży węglowych, rozbudowę falochronów i wydatki związane z usprawnieniem pracy przeładunkowej i administracyjnej portu itd.

Czyniąc przegląd inwestycyj dokonanych w porcie gdyńskim w ostatnich paru latach należy zwrócić uwagę, że w okresie tym brak jest zasadniczych inwestycyj terenowych, tj. rozbudowy basenów i nabrzeży; wykonano tylko inwestycje usprawniające pracę przeładunkową, jak instalacje nowych dźwigów, budowę magazynów itd., oraz wykańczane były inwestycje rozpoczęte w poprzednich latach. Również okres ten cechują wzmożone inwestycje prywatne, popierane przez oficjalne czynniki resortu Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Rok bieżący przyniósł jedną z zasadniczych inwestycyj terenowych; rozpoczęto budowę Kanału Przemysłowego.

Wobec rosnących rok rocznie obrotów portowych Gdyni wzmaga się jednocześnie konieczność dalszych zasadniczych inwestycyj terenowych, powiększenia powierzchni składowej, instalacji nowych urządzeń przeładunkowych itp.

Zainteresowane koła gospodarcze Gdyni i zaplecza zwracają uwagę na obecne ponad normę wykorzystanie urządzeń przeładunkowych portu, który znajduje się u granic wydajności (obroty ostatnie ponad 9 milionów ton rocznie), a który musi być przygotowany do przepuszczenia rocznie około 12 milj. ton. Według pilności inwestycyj, podzielić je można na 3 grupy:

1. inwestycje najbardziej pilne, które powinny być wykonane w najbliższym czasie,
2. inwestycje, których realizację można odłożyć do czasu wykonania 1 grupy, jednak również b. pilne,
3. inwestycje mniej pilne, jednak niezbędne.

W niniejszych krótkich uwagach zanalizujemy tylko 1 grupę, której wykonanie jest najpilniejsze.

Grupę tę można podzielić następująco:

1. inwestycje związane z przeładunkiem towarów masowych, sypkich,
2. pogłębienie basenów,
3. budowa nabrzeżnych magazynów manipulacyjnych,
4. instalacja nowych dźwigów,
5. inwestycje kolejowe,
6. zabrukowanie nabrzeży.

Wzrost obrotów portu gdyńskiego powodowany jest wzrostem przeładunku towarów masowych, jak węgiel, drzewo, złom żelazny i wyroby żelazne, rudy, fosforyty, piryty itd. Z towarów tych jedynie węgiel i drzewo posiadają własne nabrzeża, reszta zaś przeładowywana jest bądź na nabrzeżu Holenderskim jak złom żelazny, nawozy azotowe, sole potasowe itd., bądź na nabrzeżu Szwedzkim jak rudy, piryty i fosforyty.

Nabrzeże Holenderskie o długości 400 mtr. przy pomocy nabrzeży drobnicowych miało obsłużyć rocznie około 300.000 ton towarów sypkich. Tymczasem już w roku 1935 na tym nabrzeżu przeładowano ca 492.000 ton złomu żelaznego, szyn kolejowych, rur, żelaza eksportowego itd. zaś w roku 1936 przeładunek osiągnął 644.000 ton. W roku 1937 i 1938 przeładunek stale wzrastał równocześnie ze wzrostem obrotów portowych.

Jak widać z powyższych cyfr nabrzeże Holenderskie jest przeciążone i konieczne jest jego przedłużenie.

Przedłużenia mola pasażerskiego wymaga również wzrost tonażu Towarzystwa Żeglugowego „Gdynia — Ameryka".

Ponieważ największa głębokość basenów w porcie gdyńskim jest przy nabrzeżu Holenderskim, przez to przeznaczone jest do postoju statków o większym tonażu, dla których musi mieć rezerwowane miejsce, co wobec przeciążenia pracą przeładunkową towarów masowych jest obecnie utrudnione.

Wszystkie wyszczególnione względy wskazują na konieczność szybkiego przystąpienia do pracy nad przedłużeniem mola pasażerskiego. Już w przemówieniu budżetowym w Sejmie, w dniu 28. II. br. przy programie inwestycyj portowych w roku budżetowym 1938-39 Minister Przemysłu i Handlu A. Roman wskazał na konieczność przedłużenia tego mola. Należy tylko obecnie przyspieszyć realizację tej pilnej inwestycji.

Ponieważ przeładunek rud i pirytów odbywa się na nabrzeżu Szwedzkim, węglowym, utrudniając przeładunek węgla, jak również uniemożliwiając stworzenie rezerw na wypadek zwiększenia przeładunku węgla, sfery gospodarcze wysuwają konieczność budowy specjalnego nabrzeża dla przeładunku masowych towarów, sypkich.

Następną konieczną inwestycją jest pogłębienie nabrzeży węglowych, Szwedzkiego, Śląskiego i Duńskiego oraz nabrzeża Holenderskiego. Przy tych nabrzeżach odbywa się najintensywniejsza praca przeładunkowa. Do nabrzeży węglowych i Holenderskiego zawijają statki o większym tonażu, a ponieważ nabrzeża ulegają zamuleniu, szczególnie węglowe, nieodzownym jest pogłębienie ich do granic maksymalnych. Na pogłębienie tych nabrzeży w budżecie na rok 1938-39 były przewidziane pewne kwoty, nie tylko należałoby oczekiwać szybkiego przystąpienia do pracy ale i zwiększenia w tegorocznym budżecie sum na ten cel.

Poprzednie działy inwestycyj dotyczyły przeładunku towarów masowych. Również dla przeładunku drobnicy potrzebne są dalsze inwestycje, szczególnie powiększenie powierzchni składowej.

Dla obsługi przeładunku drobnicy, pilnie potrzebne są magazyny manipulacyjne przy nabrzeżu rumuńskim, które jest gotowe do zabudowy.

Również nabrzeża portowe nie są jeszcze dostatecznie wyposażone w odpowiednią ilość urządzeń przeładunkowych.

Sfery portowe wskazują na konieczność dalszego zainstalowania dźwigów: na nabrzeżu Rumuńskim, Amerykańskim i Francuskim — 15, do liczby 44 (jest 29), na nabrzeżu Czechosłowackim i Holenderskim 10 dźwigów — o nośności 3 do 5 ton, (jest 13) do liczby 23, na nabrzeżu Pilotowym, wymienić stare 2 dźwigi na nowe, na nabrzeżu Polskim i Rotterdamskim — 12 do liczby 34 (jest 22) oraz 2 zasobniki dla rudy i 2 dźwigi 7-mio tonowe w basenie IV.

Z pilnych potrzeb, w dziedzinie kolejowej Gdynia wymaga jeszcze torów odstawczych i rozrządowych, parku węglowego i złomowego, torów dla bezpośredniego wyciągania wagonów z nabrzeża szwedzkiego, oddzielnego dojazdu do portu rybackiego itd. Z inwestycyj kolejowych wykonywanych z budżetu Min. Przemysłu i Handlu konieczne są tory kolejowe na nabrzeżu Czechosłowackim i Rumuńskim.

Do najpilniejszych inwestycyj również zaliczyć należy zabrukowanie w całości nabrzeży: Polskiego, Pilotowego, Rotterdamskiego, Stanów Zjednoczonych, Czechosłowackiego i Rumuńskiego.

Koszt wymienionych inwestycyj I grupy, tj. najpilniejszych, wyrażałby się według obliczeń sfer gospodarczych następująco:

przedłużenie mola pasażerskiego i przecięcie mola węglowego	ok. 6 milj. zł
pogłębienie nabrzeży	„ 2,9 „ „
magazyny manipulacyjne	„ 2,40 „ „
nabrzeże dla towarów sypkich	„ 7,2 „ „
dźwigi	„ 10,— „ „
tory kolejowe	„ 5,— „ „
	zł 33,5 milj. zł

Krótki ten szkic obejmuje tylko najpilniejsze potrzeby naszego portu, które przy ustalaniu budżetu państwowego na rok 1939 1940 powinny być wzięte pod uwagę. J.

Inicjatywa prywatna na Śląsku Zaolziańskim

Rozwój komunikacji autobusowej

Zainteresowanie szerokich rzesz stanem gospodarczym Śląska Zaolziańskiego nie ograniczyło się tylko do bogactw naturalnych lecz objęło również i zagadnienie inicjatywy prywatnej na Śląsku przyłączonym do Polski, objawiającej się w rozwoju poszczególnych prywatnych placówek gospodarczych Że inicjatywa prywatna pracowała na tych obszarach dobrze, świadczy choćby jeden przykład, podany przez nas poniżej.

Jedenaście lat temu, w roku 1927, Jan Molin z Cieszyna rozpoczął komunikację autobusową na terenie Śląska Cieszyńskiego z niewielkim taborem, bo jednym autobusem marki „Ford". który przestrzeń z Cieszyna do Wisły (30 km) przebywał po fatalnych ówczesnych drogach 3 razy dziennie.

Obecnie firma ta po jedenastu latach intensywnej i w bardzo ciężkich niejednokrotnie warunkach pracy dysponuje taborem około 35 nowoczesnych autobusów, zatrudniając 230 pracowników, w tym 20 umysłowych; posiada własną komunikację towarową (3 samochody ciężarowe), własną fabrykę karoserii autobusów i samochodów ciężarowych, gdzie po dzień dzisiejszy zbudowano 32 karoserje nie tylko dla własnych celów, ale nawet dla pobliskich śląskich linii autobusowych, Krakowa, Bielska itd. Ogółem autobusy firmy pokrywają rocznie 1.500.000 km drogi, przewożąc przeszło 1.000.000 osób oraz kilkanaście ton bagażu.



Jeden z wozów firmy J. Molin (Chevrolet)

Po przyłączeniu do Rzeczypospolitej ziem Śląska Zaolzańskiego autobusy Molina szły tuż za naszymi wojskami, rozpoczynając stałą komunikację osobową na Frysztat, Karwinę, Jabłonków itd.

Sprężyste i fachowe kierownictwo linii wprowadza ciągłe udogodnienia dla podróżnych. W ostatnich miesiącach wystawiono kilka przystanków bardzo estetycznych i wygodnych, wybudowanych w miejscach, gdzie podróżni byli dotychczas narażeni na deszcze i słoty. W projekcie jest budowa nowoczesnego monumentalnego dworca autobusowego w Cieszynie zachodnim nad brzegiem Olzy.



Część parku autobusowego przed biurami firmy J. Molin w Cieszynie

Według projektu dworzec będzie wyposażony dosłownie we wszystko co dla wygody pasażerów i sprawności ruchu jest potrzebne. A więc będzie tam przede wszystkim obszerna poczekalnia autobusowa, bufet, restauracja, kawiarnia, hotel, poza tym zaś kierownictwo ruchu, lokale administracyjne, przechowalnia i ekspedycja bagażu, stacja benzynowa, stacja obsługi itd. Koszt całości obliczony jest na około 300.000 zł i o ile żadne trudności nie staną na przeszkodzie, oddania gotowego obiektu do użytku można się spodziewać już z końcem przyszłego roku.

Równolegle do prac zawodowych p. Jan Molin nie zapomina również i o pracy społecznej wśród swoich pracowników, jak i swoich obowiązków obywatelskich. W dniach obejmowania przez wojska polskie Zaolzia ofiarował 1 samochód (łazika) całkowicie wyekwipowany, i 10 rowerów na dozbrojenie naszej Armii.



Warsztaty karoserii firmy J. Molin w Skoczowie

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO Polskiej Agencji Morskiej - za miesiąc listopad 1938 r.

Nawiązując do poprzedniego okresu sprawozdawczego nadmienić wypada, iż stawki frachtowe, jak przewidywano, ze względu na brak ładunków spadły.

Drzewo

Eksport drzewa zmalał znacznie. Oferowano stawki bardzo niskie. Za D. B. B. do Londynu płacono sh. 27/— Baltwood Nett, za drzewo twarde obrzynane sh. 45/—, za drzewo twarde nieobrzynane sh. 50/—.

Żaglowce

W dziedzinie frachtowania małego tonażu zanotowano, jak również i w ubiegłym okresie sprawozdawczym lekkie ożywienie, przy czym stawki frachtowe, w stosunku do miesiąca poprzedniego wzrosły. Za makuchy do Danii płacono Rmk. 3,50 do jednego portu niedalej położonego na północ niż Aarhus.

Zanotowano również znaczniejszy eksport zboża do Danii, za które płacono Rmk. 4,50.

Zboże

Również i w eksporcie zboża polskiego nastąpiło pewne ożywienie, lecz stawki frachtowe utrzymały się na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego, t. zn. płacono do Antwerpii sh. 3/3 Gold za 100 kg.

Węgiel

W dziedzinie eksportu węgla z Gdyni do Gdańska zanotowano dalszy spadek podaży ładunków i stawek frachtowych. Na ogół płacono:

za statek wielkości	2.350 to.	Rouen	sh. 6/—
„ „ „	2.500 „	Dieppe	„ 6/—
„ „ „	2.600 „	Dunkirk	„ 5/9
„ „ „	2.800 „	Bordeaux	„ 8/—
	a pod koniec miesiąca		sh. 7/—.

Do Lorient płacono pod koniec miesiąca za statek wielkości 1.750 to. sh. 7/—. Do Marseille płacono za statek 2.500 t. sh. 6/—. Do Amsterdamu zafrachtowano cały szereg statków wielkości 3.000 to., 10% po sh. 5/—, do Antwerpii za statek tej samej wielkości płacono sh. 4/—.

Eksport węgla na Morze Śródziemne był dosyć ożywiony i płacono za statek wielkości 3.000 to./3.500 to. do Bona sh. 9/—, Do Daker płacono sh. 9/—. Zafrachtowano również statek wielkości 6.800 to./7.500 to. do Pireus i Salonik za sh. 8/—.

Na początku grudnia zafrachtowano statek wielkości 6.500 to. do Buenos Aires.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

UDOGODNIENIA DLA PRZESYŁEK PIRYTOWYCH NADAWANYCH DO STACJI PIOTROWICE NA ŚLĄSKU ZAOLZIAŃSKIM

Z ważnością wstecz od 16. 12. 38 została włączona do załącznika 3 taryfy specjalnej PM leżąca na terenie Śląska Zaolziańskiego stacja Piotrowice. Jest to wielkim udogodnieniem dla przesyłek pirytowych przywożonych drogą morską i nadanych do stacji Piotrowice, które to przesyłki korzystają przez to ze zniżonych stawek frachtowych taryfy specjalnej PM-3.

PRZYWRÓCENIE DAWNIEJSZYCH TERMINÓW WOLNYCH OD POSTOJOWEGO DLA WĘGLA, KOKSU I PAKU SMOŁOWCOWEGO

Jak wiadomo, przepisy dotyczące okresów wolnych od postojowego dla przesyłek węgla, koksu i paku smołowcowego na stacjach portowych w Gdańsku i Gdyni, zostały z dniem 20. 10. 38 zmienione w ten sposób, że okresy te, łącznie z czasem potrzebnym dla załatwienia formalności celnych, ustalono dla węgla na 108 godzin, a dla koksu i paku smołowcowego na 120 godzin z tym, że terminy te obliczano na stacjach nadawczych (od chwili podstawienia wagonu do załadunku) i na stacjach portowych, (po upływie dwóch godzin po nadejściu wagonu) przy czym nadawca miał wolną rękę co do podziału terminów między stację nadawczą i stację odbiorczą. Powyższą zmianę zniesiono z dniem 16. 12. 38, wobec czego obowiązują znów dla węgla 72 godzinne wzgl. 56 godzinne terminy wolne od postojowego na stacjach portowych (w czasie od 1. 10. do 31. 3. wzgl. od 1. 4. do 30. 9.), zaś dla koksu i paku odpowiednie 80-cio godzinne terminy. Dla przesyłek nadanych na kopalniach i koksowniach termin wolny od postojowego wynosi znów 72 godziny bieżące.

ZMIANA TERMINÓW WOLNYCH OD OPŁAT SKŁADOWYCH DLA DRZEWA Z CZECHOSŁOWACJI

Z ważnością od 1. 1. 39 termin wolny od opłat składowych dla drzewa pochodzącego z przesyłek tranzytowych odprawionych na podstawie polsko-czechosłowackiej taryfy portowej, został skrócony z 18 miesięcy na 12 miesięcy. Tym samym zniesiono przywilej, z jakiego korzystały przewozy tranzytowe drzewa z Czechosłowacji w porównaniu z przewozami z Polski. Przesyłki drzewa z Czechosłowacji należy więc, podobnie jak to ma miejsce z drzewem pochodzenia polskiego, wywieźć poza obręb polskiego obszaru celnego najpóźniej w ciągu 12 miesięcy, ponieważ w innym razie niekorzystają ze znacznych ulg taryfowych, przewidzianych w polsko-czechosłowackiej taryfie portowej i muszą uiścić dodatkowo różnicę między ulgowymi stawkami, a znacznie wyższymi stawkami normalnymi.

OBNIŻENIE STAWEK FRACHTOWYCH DLA MASZYNEK KUCHENNYCH Z CZECHOSŁOWACJI.

Taryfa artykułowa nr 104 (żelazo) polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi Gdańsk/Gdynia, część II, zeszyt 6, została dla maszynek kuchennych (pozycja B 4), rozszerzona na stację Prerov. Przesyłki te nadane do wszystkich stacji portowych w Gdańsku lub Gdyni obliczane będą według zniżonej stawki frachtowej hč 1950 za 100 kg przy zapłacie za 5 t i hč 1740 za 100 kg przy zapłacie za 10 t.

UPRZYWILEJOWANY TRANZYT POLSKI PRZEZ NIEMCY

Dnia 21 listopada uruchomiono na podstawie umowy z dnia 5 listopada 1938 r., zawartej między Ministerstwem Komunikacji R.P. a Ministerstwem Komunikacji Rzeszy, uprzywilejowany tranzyt polski przez Niemcy, mianowicie dla przewozu pasażerów, bagażu, przesyłek pośpiesznych, zwłok, zwierząt i taboru oraz dla obsługi telefonicznej i telegraficznej na niemieckim przebiegu tranzytowym od granicy pod Boguminem do granicy nad Olzą. Odległość od granicy pod Boguminem (kierunek Annaberg) do granicy nad Olzą wynosi 6 km.

Celem ustalenia odległości od stacji nadania aż do stacji przeznaczenia należy zsumować poszczególne odcinki, jak następuje: stacja nadania — granica pod Boguminem; granica pod Boguminem (kierunek Annberg) — granica nad Olzą (6 km); granica nad Olzą — stacja przeznaczenia wzgl. odwrotnie.

W ruchu towarowym powyższy sposób obliczania będzie stosowany tylko wtedy, jeśli odległość wyłącznie na liniach P.K.P. ustalona na podstawie wykazu odległości P.K.P. nie okaże się krótszą. Przewoźne będzie obliczane dla całego przebiegu na podstawie obowiązujących taryf osobowych, bagażowych, ekspresowych i towarowych P.K.P.

Dzięki powyższemu przebiegowi tranzytowemu można uzyskać w komunikacji z obszarami olzańskimi skrócenie odległości taryfowych do 15 km, co ma również znaczenie dla komunikacji z portami Gdynią i Gdańskiem.

USTALENIE NOWYCH PRZEJŚĆ GRANICZNYCH W KOMUNIKACJI Z CZECHOSŁOWACJĄ

W komunikacji z Czechosłowacją ustanowiono następujące przejścia graniczne:

1) w komunikacji z Polską:

stare przejścia:	nowe przejścia:
Bogumin	
Petrovice	Hrušov — Bogumin
Cesky Tešin	Čadca — Mosty Śląskie

(dla stacji Dyrekcji Państwowej Brno i Olomouc, dla której dotychczasowym przejściem granicznym był Cesky Tešin, istnieje obecnie Gnojnik—Dobrá.)

2) w komunikacji z Niemcami:

stare przejścia:	nowe przejścia:
Eger, Franzesbad, Klingenthal, Johanngeorgenstadt,	Terezin —Bohušovice n.O
Weipert, Reitzenhain, Moldau, Bodenbach	Lobositz (Lovosice),
Tetschen, Sebnitz (Sachs),	
Ebersbach (Sachs), Warnsdorf,	Mělnik—Liebach (Liběch),
Reichenberg, Seidenberg, Heinersdorf (Tafelfichte), Polaun,	Sychrov—Liebenau (Hodkovice u. Liberce),
Liebau (Schles), Halbstadt, Mittelsteine, Mittelwalde,	
Heinersdorf (Oberschles)	Česká Metuje—Wekelsd (Treplice nad Metuji),
Ziegenhals Hbf. Jägerndorf, Troppau, Kuchelna	Velka Bystrice—Marienské Udolí)

Przewóz towarów w komunikacji z Czechosłowacją (a więc i przewóz drogą morską via Gdańsk) przy stosowaniu odnośnych polskich taryf związkowych możliwy jest tylko przez stacje położone w obrębie nowych czechosłowackich przejść granicznych. Należy jeszcze nadmienić, że większa część stacji południowych nie została dotychczas ustalona.

PROWIZORYCZNE UREGULOWANIE SPRAWY POZWOLEŃ NA PRZEWÓZ ŻYWCA I PRODUKTÓW MIĘSNYCH Z BUŁGARII I JUGOSŁAWII

Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych zgodziło się dla ułatwienia przewozu żywca i produktów mięsnych z Bułgarii i Jugosławii na P.K.P. w tranzycie przez Polskę, by odnośnym eksporterom udzielono na wniosek globalnych pozwoleń na przewóz pewnych partii żywca i mięsa. Pozwoleń takich udziela się na okres 3 miesięcy z tym, że każdego czasu mogą być cofnięte. Warunki weterynaryjno-sanitarne wymagane przez Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych przy takich przewozach uzależniono od każdorazowego stanu zwierzęcych chorób zaraźliwych w danym kraju. Co do formalności należy zaznaczyć, że odnośne wnioski należy kierować bezpośrednio do Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych w Warszawie. W wnioskach należy podać pełne brzmienie firmy ubiegającej się o pozwolenie, ilość mających być przewiezionych sztuk żywca względnie wagę produktów mięsnych, kraj pochodzenia i kraj ostatecznego przeznaczenia. (Pisemne wnioski podlegają opłacie stemplowej w wysokości 10 zł za każde podanie).

KOMUNIKACJA TOWAROWA MIĘDZY P.K.P. A KRAJAMI TRAKTATOWYMI

W polskiej taryfie wewnętrznej, część II/1, skreślono Austrię ze spisu krajów korzystających z przywilejów na zasadzie wzajemności. W związku z tym zwraca się uwagę na to, że zarządzenie to nie pociąga za sobą niekorzyści taryfowych i to dopóty, dopóki Czechosłowacja pozostaje krajem traktatowym. Umowa handlowa między Polską a Czechosłowacją przewiduje bowiem, że z uprzywilejowania na P.K.P. korzystają nie tylko towary pochodzenia czechosłowackiego, lecz i takie, które z innych krajów przechodzą tranzytem przez Czechosłowację. (To samo odnosi się do przesyłek w odwrotnym kierunku). O ile chodzi np. o przesyłki morskie przez Gdańsk, to z taryf specjalnych i wyjątkowych korzystają na warunkach § 30 polskiej taryfy wewnętrznej, część II/1, nie tylko przesyłki z Czechosłowacji, lecz i przesyłki z Austrii.

POTANIENIE STAWEK FRACHTOWYCH DLA NASION ESPARCETY ITD. W KOMUNIKACJI Z CZECHSŁOWACJĄ

Z ważnością od 26. 11. 38, w komunikacji ze stacją Olomouc Nová — Ulice, potaniała stawka frachtowa dla nasion, zawartych w taryfie artykułowej 47, polsko-czechosłowac-

kiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi Gdańsk/Gdynia, część II/3, a mianowicie: nasiona esparcety i lucerny, trawy (też prasownicy, kminu wodnego, kminu końskiego), nasiona koniczyny, kanaru, seradeli, gorczycy. Stawka:

1) **w kierunku portów p. o. c.**
   3420 gr. przy zapłacie za 5 t
   2650 gr. „ „ „ 10 t
2) **w kierunku do Olomouc Nová-Ulice**
   2990 hč przy zapłacie za 10 t.

POTANIENIE STAWEK FRACHTOWYCH DLA KAMIENIA WINNEGO, AŁUNU CHROMOWEGO JAK RÓWNIEŻ I DLA KWASU CYTRYNOWEGO I WINNEGO Z CZECHOSŁOWACJI DO GDYNI/GDAŃSKA

W ramach polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi Gdynia/Gdańsk, część II/1 wstawiono nową taryfę artykułową nr 125, według której poniżej podane towary, nadane na czechosłowackiej stacji Kaznějov, przewożone będą za zniżoną stawką frachtową, która wynosi:

		5 t	10 t
dla kamienia winnego i ałunu chromowego	hč	3350	3050
dla kwasu cytrynowego lub kwasu winnego	„	3350	2950

ROZSZERZENIE TARYFY ARTYKUŁOWEJ DLA TOWARÓW RÓŻNEGO GATUNKU POLSKO-CZECHOSŁOWACKIEJ TARYFY DLA KOMUNIKACJI Z PORTAMI MORSKIMI GDYNIA/GDAŃSK, CZĘŚĆ II/1

Wyżej wspomniana taryfa została rozszerzona na czechosłowackie stacje kolejowe Kaznějov i Stupno — Brasy. Z rozszerzenia tej taryfy wynika, że można w przyszłości przesyłać drobnicę w obu kierunkach (t. zn. do i z Gdyni/Gdańska) po zniżonych stawkach frachtowych. Zniżone stawki wynoszą:

		drobnica	5 t	10 t
Kaznějov	hč	5400	4040	3730
Stupno — Brasy	„	5230	3680	3390

ZNIŻENIE PRZEWOŹNEGO NA WYTŁOKI BURACZANE W TRANZYCIE Z RUMUNII PRZEZ GDYNIĘ I GDAŃSK

Taryfę artykułową nr 57 polsko-rumuńskiej taryfy związkowej na przewóz przez porty p.o.c. rozszerzono z ważnością od dnia 25. 11. 1938 na stację rumuńską Mosi. Stawka w chwili obecnej nie jest jeszcze znana.

UPRAWNIENIA STACJI NA ŚLĄSKU ZAOLZAŃSKIM

Dla stacji na Śląsku Zaolzańskim wydano szereg nowych przepisów. Do pośpiesznych ekspedycji towarowych otwartych w pewnych godzinach również w niedziele i święta należą następujące stacje: Bogumin, Cieszyn Zachodni, Dąbrowa Śl., Orłowa, Karwina i Trzyniec. Stacją o pełnych uprawnieniach ekspedycyjnych jest Bystrzyca nad Olzą. Stacje położone na terenie uprzemysłowionego Zaolzia posiadają swoje specjalne znaczenie również, jak wiadomo, dla portów p. o. c.

ULGI NA PRZEWÓZ NIEOBROBIONEJ TEKTURY W WYWOZIE MORSKIM PRZEZ GDYNIĘ I GDAŃSK

Taryfę część II/3 na przewóz towarów między stacjami polskimi a portami p.o.c. rozszerzono z ważnością wstecz od 22. XI. 1938 na specjalną taryfę PN-12. Za nieobrobioną tekturę jedno — lub więcej — warstwową z miazgi drzewnej, słomy, makulatury koloru naturalnego lub jednolitego lub farbowanej warstwami z pozycji 1000 a, b klasy towarowej pobiera się na zasadzie taryfy PN-12 stawkę 10-tonową w wysokości 330 gr, względnie 15-tonową w wysokości 300 gr za 100 kg, jeżeli przesyłki są nadane do Gdańska lub Gdyni celem dalszego wywozu drogą morską na następujących stacjach: Dukszty, Dzidzice, Jaszuny, Kęty, Kostuchna, Kunów, Landwarów, Nowa Wilejka, Olkieniki, Połowo, Usza, Wilno, Zakopane.

OLEJE SMAROWE PRZYWOŻONE PRZEZ GDAŃSK I GDYNIĘ Z PRZEZNACZENIEM DO CZECHOSŁOWACJI

Przez rozszerzenie taryfy artykułowej 210 C polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi część II/1, ważnej dla oczyszczanych (rafinowanych) olejów smarowych, np. olejów smarowych, np. olejów wazelinowych, wrzecionowych i maszynowych oczyszczonych (rafinowanych), w przyszłości umożliwiony będzie przewóz tych towarów oczyszczonych do Lieben dolni nádraži według polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi część II/3 nr 41 H po tej samej stawce.

NOWA LINIA KOLEJOWA NA POLSKIM GÓRNYM ŚLĄSKU

Dnia 21 listopada uruchomiona została 22 km długa linia kolejowa P.K.P. Żory — Pszczyna zarówno dla ruchu pasażerskiego, towarowego jak i ekspresowego. Dopuszczalny nacisk osi wynosi na tej przestrzeni 17.500 kg. Nowa linia kolejowa prowadzi od stacji Żory, leżącej na linii Orzesze — Warszowice, przez Rudziczkę, Suszec i Radostowic do Pszczyny i ma połączenie z linią Katowice—Tychy — Dziedzice. W przyszłości więc możliwa będzie bezpośrednia obsługa kolejowa górnośląskich miejscowości Rudziczka, Suszec i Radostowice, co ma również doniosłe znaczenie dla portów Gdynia/Gdańsk.

KRONIKA ZAGRANICZNA

ŻEGLUGA

BANDERA BRYTYJSKA W MORSKIM HANDLU ZAGRANICZNYM WIELKIEJ BRYTANII.

Board of Trade opublikowało niedawno dane statystyczne z 1937 r. dotyczące udziału bandery brytyjskiej i obcej w zagranicznym handlu morskim Wielkiej Brytanii.

Wobec stałych skarg ze strony angielskiej na coraz większy udział bander obcych w handlu angielskim, Board of Trade zorganizował na początku 1936 r. badania statystyczne w tej dziedzinie. Obecnie opublikowane dane za lata 1936 i 1937 pozwalają na pewne zorientowanie się, czy skargi były słuszne. Jeżeli chodzi o całość handlu morskiego Wielkiej Brytanii, to udział bandery brytyjskiej w przywozie ogólnym spadł z 68% w 1936 r. do 67,4%, w wywozie towarów krajowych z 80,2% do 79,4%, a w reeksporcie z 58,6% do 53,5%. Jeżeli zaś chodzi o przewóz towarów między Anglią a innymi terytoriami Imperium to udział bandery brytyjskiej wynosił 92,4% (93,4% w 1936 r.) w przywozie do Anglii, a 98,7% (98,5) w wywozie z Anglii. Rozpatrując oddzielnie przywóz Anglii z obcych krajów konstatujemy i tu bardzo poważny udział bandery brytyjskiej, wynoszący 51,2% (51.6%), a w wywozie nawet 61,7% (62,8%).

Poza tymi liczbami ogólnymi nowa statystyka podaje szczegółowe zestawienia przewozów do i z poszczególnych krajów oraz zestawienia udziału bander w przewozach poszczególnych towarów. W zestawieniach dotyczących poszczególnych krajów uderza przede wszystkim bardzo wysoki udział bandery brytyjskiej i danego kraju, które razem obsługują niemal całość przewozów, np. w przewozach między Anglią i Holandią udział bandery brytyjskiej wynosił w przywozie 44,1% (48,4%), holenderskiej 52% (47,3%); w wywozie zaś — brytyjskiej 49,8% (49,6%), holenderskiej 48,7%), dalej w przewozach między Japonią a Anglią w przywozie — bandera brytyjska 71,6% (69,5%), japońska 27% (28,9%), w wywozie 59,3% (54,4%), japońska 40,4% (45,5%). Na tym tle charakterystycznie przedstawiają się przewozy między Polską a Anglią; tu w przywozie udział bandery brytyjskiej wynosił 25,2% (24,2%), różnych niewymienionych 30,1% (31,7%), duńskiej 18% (20,1%), niemieckiej 13,1% (12,1%), w wywozie: brytyjskiej 21% (24%), różnych niewymienionych 60% (59,1). W wywozie węgla z Anglii udział bandery brytyjskiej wynosił 46,6% (49%), szwedzkiej 8,9% (8,8%), francuskiej 7,7% (7,9%), norweskiej 7,2% (6,9%), niemieckiej 5,5% (5,1%), w przewozie cukru udział bandery brytyjskiej wynosił 80,7% (78,9%), w ogólnym przywozie drzewa — tylko 18% (20%), choć w przywozie z Kanady 56% (67,5%).

UNARADAWIANIE ŻEGLUGI ESTOŃSKIEJ

W estońskich kołach żeglugowych coraz silniej prowadzona jest akcja unarodowienia żeglugi estońskiej. Badania wykazały, że tylko ⅓ część estońskiego eksportu i importu idzie pod estońską banderą, natomiast ⅔ pod banderami zagranicznymi. Dążenie estońskich kół żeglugowych idzie w kierunku tworzenia do większych portów handlowych linii regularnych, sieci przedstawicieli za granicą, którzy we współpracy z firmami spedycyjnymi zapewnialiby ładunki banderze estońskiej; zawierania umów eksportowych na cif, a importowanych na fob itd. Ponieważ akcja ta może mieć tylko powodzenie przy jednoczesnym rozwoju narodowej floty handlowej, armatorzy estońscy od pewnego czasu szukają za granicą tonażu z drugiej ręki. Również jako krok do uniezależnienia się od zagranicy uważać należy ostatnią uchwałę Związku Armatorów estońskich, według której postanowiono założyć wzajemne towarzystwo ubezpieczeń morskich, celem zatrzymania odpływu sumy ok. 1 milj. koron wydatkowanych rocznie na ubezpieczenia morskie. Statut towarzystwa został już opracowany w r. 1931, kredyty wykorzystane przez towarzystwo, gwarantuje w wysokości 300.000 koron rząd estoński.

ŻEGLUGA LITWY I JEJ HANDEL ZAGRANICZNY

W ciągu 10 pierwszych miesięcy wywóz Litwy wynosił 436,8 tys. ton wartości 194,6 mil. litów, przy czym przez komorę celną w Kłajpedzie przeszło 315.3 tys. ton, czyli 72,2%, wartości 153,9 milj. litów, czyli 79,1%. Przywóz ogólny wynosił 731,2 tys. ton wartości 184,3 milj. litów, w tym przez komorę celną w Kłajpedzie 629,8 tys. ton, czyli 86,1%, wartości 129,0 milj. litów, czyli 70%. Badany okres tegoroczny wykazuje nadwyżkę wartości wywozu nad przywozem, a w porównaniu do okresu zeszłorocznego, którego bilans był ujemny, wykazuje wzrost w wywozie o 24,2 milj. litów, w przywozie o 8,4 milj. litów.

W wywozie pierwsze miejsca zajmują: Wielka Brytania z 41,82% wartości, Niemcy z 23,63%, Rosja z 5,15%, Belgia z 4,55%; zaś w przywozie — Wielka Brytania z 31,08%, Niemcy 22,97%, Rosja 6 39%, Belgia 4.98%.

Ruch statków w porcie kłajpedzkim wynosił na wejściu w okresie 10 miesięcy 1.309 statków (wobec 1.221 statków w 10 miesiącach 1937 r.) i 761,6 tys. trn. (716,6), w tym pierwsze miejsca zajmują bandery: niemiecka 273,8 tys. trn. (268,4), brytyjska 163,4 tys. trn. (104.8), szwedzka 108,3 tys. trn. (114,3). Udział litewskiej bandery wykazuje poważny wzrost, wynosząc 129 statków i 59 tys. trn. wobec 89 statków i 33,8 trn. w okresie poprzednim. Nadmienić tu warto, że półpaństwowe towarzystwo żeglugowe Lietuvos Baltijos Lloydas posiada obecnie 6 parowców morskich, towarzystwo okrętowe Schwedersy w Kłajpedzie — 3 parowce i towarzystwo Sandelis — 2 parowce.

Obok wzrostu żeglugi morskiej silnie rozwija się w roku bieżącym żegluga rzeczna tak, że Lietuvos Baltijos Lloydas zwiększyła swój tabor rzeczny składający się z parowców, „bajdaków", barek i holowników oraz zamówiła 6 żelaznych barek po 550—600 ton nośności i 2 holowniki motorowe, a zamierza zamówić jeszcze 2 motorowce.

WZROST NORWESKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Norweska flota handlowa składała się na 15. XI. br. z 1.970 statków — 4.641 tys. ton btto i w porównaniu ze stanem na 1. I. br. — (1.928 statków — 4.437 tys. ton btto) — wykazuje wzrost przeszło 200 tys. btto, czyli w ciągu niespełna roku wzrost wynosi 2 razy więcej niż cała polska flota handlowa. Należy zaznaczyć również i to, że wzrost ten obejmuje przede wszystkim tonaż nowoczesny, wzrosła bowiem przede wszystkim cyfra motorowców o 46 statków 228 tys. ton btto, ubyło natomiast parowców (4 statki — 24 tys. btto). Tonaż floty norweskiej będzie wkrótce jeszcze wyższy, nie należy bowiem pomijać tego, że 15. XI. br. tonaż budowany lub zamówiony na stoczniach norweskich i obcych na rachunek armatorów norweskich wynosił 940 tys. ton dw. (z tego 6,3% przypada na tankowce).

WZROST UDZIAŁU BANDERY WŁOSKIEJ W HANDLU ZAGRANICZNYM.

Obrót towarowy portów włoskich w 9 miesiącach rb. zmniejszył się w porównaniu do analogicznego okresu r. ub. w przywozie o 1,4% na 14.65 milj., w wywozie o

16,1% na 2,63 milj. ton. Jednocześnie udział bandery włoskiej w handlu zagranicznym powiększył się dalej i wynosił w okresie sprawozdawczym w przywozie 65,5% wobec 55,1% w tym samym okresie r. ub., a w wywozie 74,5% wobec 70,9%. Rozwój żeglugi włoskiej w ramach obrotów handlu zagranicznego wynika z wzrastającego znaczenia portów włoskich, jako portów tranzytowych. Statki włoskich linii transportują towary z południowej Ameryki przez Genuę do wszystkich portów morza śródziemnego, Czarnego i Egejskiego, oraz towary pochodzące ze wschodniej i zachodniej Afryki do portów morza Północnego i U. S. A.

W przyszłości należy się liczyć z dalszym wzrostem aktywności żeglugi włoskiej, biorąc pod uwagę znaczenie handlu zagranicznego państw bałkańskich, które nie będą mogły utrzymać własnej niezależnej żeglugi z krajami zamorskimi.

TONAŻ ŚWIATOWY W ROKU 1938.

Według rocznego sprawozdania „Lloyd Register of Shipping" tonaż światowy motorowców i parowców wynosi w r. 1938 — 29.409 statków, pojemności 66.870.151 brt. W roku 1901 tonaż motorowców i parowców wynosił 24.009.000 brt., a w r. 1914 45.403.877 brt. Poza tonażem angielskim, który w porównaniu do roku 1914 wykazuje spadek o 1.744 statki poj. 1.216.685 brt., tylko tonaż niemiecki uległ zmniejszeniu o 905.063 brt., wszystkie inne kraje powiększyły swój tonaż od czasów wielkiej wojny. Z powyższego sprawozdania „Lloyd Register of Shipping" wynika dalej, że w roku 1937/38 notowano znaczny spadek zamówień na nowe statki. Tak na przykład „Lloyd" w okresie sprawozdawczym zatwierdził plany tylko dla 365 statków poj. 1.140.900 brt., wobec 654 statków poj. 2.216.295 brt. w roku poprzednim. Na stocznie angielskie i irlandzkie przypadają 182 statki (354) poj. 52.210 (1.154.275) na stocznie innych krajów 183 (300) poj. 638.690 brt. (1.062.000) brt.

OŻYWIENIE NA RYNKU SPRZEDAŻY STATKÓW.

Ożywienie na rynku sprzedaży statków z drugiej ręki utrzymało się i w ostatnich tygodniach. Znamiennym jest zainteresowanie armatorów angielskich tonażem z drugiej ręki. Ceny zostały osiągnięte następujące: za statek „Huntress" 9.000 t. — 24.500 Ł ang., statek węglowy „Camden" 2.196 t. — 10.000 Ł, „Fispool" 4.575 trb., 17.500 Ł, „Cedartre" 2.525 t. 19.000 Ł, „Coatsword" 2.555 brt. 16.500 Ł, „Euryplus" — 9.000 trb. — 17.500 Ł.

Duże zainteresowanie statkami z drugiej ręki wykazali również armatorzy włoscy. Zakupili oni tankowiec „Gymeric" 9.000 t., zbudowany w r. 1917 w New Castle, sprzedany przez Bank Line Ltd. za 45.000 Ł, „Cyty of Batavia" 8.725 t. (zbudowany w 1907 r. w New Castle) 15.000 Ł, „Chabassa" 6.217 t. (zbudowany w r. 1907 w Belfast) od Britisch Indie Line.

NOWA REGULARNA LINIA BALTIMOORE — SKANDYNAWIA.

Fińska linia północno-amerykańska uruchomiła pośpieszną regularną obsługę towarową pomiędzy Baltimoore, Hampton Road i Szwecją (Göteborg, Sztokholm), Finlandia, (Helsingfors). Pierwszy statek, który kursować będzie co 3 tygodnie odszedł 11. XI. br. Przejazd trwał 10 dni.

JUGOSŁOWIAŃSKA FLOTA HANDLOWA.

W Jugosławii istnieje obecnie 25 towarzystw żeglugowych, posiadających ogółem 170 statków 380.000 brt. Największym armatorem jest Jugosłowiański Lloyd z 110.000 brt., dalej Dubrownickie Tow. Żeglugowe 52.000 brt., Adriatyckie Tow. Żeglugi Morskiej — 23.000, „Oceania" — 36.000 brt. i „Zeta" — 10.000 brt. Po zawarciu umowy handlowej z państwami bałtyckimi, które nastąpiło niedawno jugosłowiańskie koła żeglugowe zamierzają otworzyć bezpośrednią komunikację morską z portami bałtyckimi.

NOWE LINIE REGULARNE ŻEGLUGI RUMUŃSKIEJ.

Państwowe towarzystwo żeglugowe „Serviciul Maritime Roman" utworzyło nową linię regularną Constanza — Istambul — Thesaloniki — Palestyna — Syria i z powrotem, w 2-tygodniowych odstępach. Obsługiwać będą tę linię statki „Dacia" i „Romana", które dotychczas kursowały na linii aleksandryjskiej, a po wybudowaniu nowych statków „Transilvania" i „Besarabia" cofnięte zostały z tej linii.

NOWE FIŃSKIE TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE.

W Helsinkach powstało nowe towarzystwo żeglugowe pod firmą „The Northern Steamship Co". Towarzystwo to zamierza kupić 1 statek, który uruchomiony zostanie na linii Helsinki — porty bałtyckie.

UWIĄZANY TONAŻ.

We wszystkich **włoskich portach** uwiązanych było w dniu 1. X. br. 189 statków 167.766 brt. wobec 175 statków 848.821 brt. w dniu 1. X. 1937 r. W samym porcie genueńskim unieruchomionych było 42 statki 117.674 brt., wobec 21 statków poj. 25.525 brt. w roku ubiegłym.

Norweski tonaż uwiązany w przeciągu listopada wzrósł o 5 statków, z 56 statków i 244.270 ton dw. na 1 listopada br. na 61 statków — 252.710 ton dw. na 1 grudnia br.

Szwedzki tonaż uwiązany wynosił na 1 grudnia rb. 51 statków i 69.270 trb., czyli 7 statków więcej, lecz 4.000 trb., mniej niż na 1 listopada rb.

RUCH STATKÓW W HAMBURGU.

W ciągu 10 miesięcy rb. weszło do portu w Hamburgu 17.234 statków handlowych pojemności 19,2 mil. trn., czyli o 1,1 mil. trn. więcej niż w roku poprzednim w tymże czasie.

NOWE STATKI BLUE — STAR LINE.

Stocznia duńska „Burmeister and Wain", która obecnie buduje dla Blue — Star Line 3 motorowce po 6000 brt., „California Star", „Canadian Star", „Columbia Star", kosztem 225.000 Ł ang. każdy, otrzymała ostatnio czwarte zamówienie linii na budowę pasażerowco-frachtowca, 11.000 ton. Ceny tych statków w porównaniu do cen angielskich są stosunkowo niskie.

ZAKAZ WYWOZU STATKÓW Z FRANCJI,

posiadających ponad 100 trb., zniesiony w r. 1936, został ostatnio znowu wprowadzony w życie.

Z OBCYCH PORTÓW

PODWYŻSZENIE OPŁAT PORTOWYCH W PORTACH FRANCUSKICH.

Baltic and International Maritime Conference komunikuje, że od 17. XI. br. podwyższone zostały opłaty portowe we wszystkich portach francuskich i algierskich o 30%.

OGÓLNY OBRÓT PORTU ROTTERDAM W M. PAŹDZIERNIKU 1938 R.

powiększył się w porównaniu do m. września br. o 152.693 ton na 3.910.597 ton, jest jednak o 317.046 ton mniejszy niż w tym samym miesiącu roku poprzedniego. W obro-

cie tym towary masowe wyniosły 3.349.680 ton a drobnica 360.917 ton. Przywóz powiększył się z 282.142 ton na 362.279 ton, natomiast tranzyt w kierunku zaplecza zmniejszył się z 1.628.732 ton do 1.543.910 ton, a w kierunku odwrotnym wzrósł z 1.092.512 ton do 1.204.489 ton. **W pierwszych 10 miesiącach r. 1938 ogólny obrót** portu rotterdamskiego wyniósł **35.076.480 ton,** w tym 29.517.717 ton towarów masowych i 5.558.763 ton drobnicy. **Ruch statków w m. listopadzie br.** zmniejszył się w porównaniu do miesiąca poprzedniego. Przybyło do portu 911 statków (962 w m. X. br.), wyszło 743 (785 w m. X. 38 r.).

PRACA PORTU AMSTERDAM W 10-CIU MIESIĄCACH RB.

W tym okresie obrót portu Amsterdam wyniósł 4.623.925 ton (4.868.112 ton w r. 1937), w tym przywóz 1.954.327 ton (2.071.085 ton) wywóz — 965.992 (993.503 t. w r. 1937), tranzyt do zaplecza 468.225 (457.261) tranzyt z zaplecza 494.484 (617.097 ton). **Ruch statków w m. listopadzie br.** wykazuje na wejściu 279 statków — 1.694.204 trn., **W ciągu 11 miesięcy roku bieżącego** weszły do portu 3.153 statki — 20.122.946 ton pojemności (r. 1937 — 3.003 statki poj. 18.863.931 trn.).

RÓŻNE

DALSZE ŻĄDANIA OBNIŻKI OPŁAT W KANALE SUESKIM.

Obniżenie z dniem 15. XI. br. opłat w Kanale Sueskim oceniono w włoskich i niemieckich kołach żeglugowych, jako niewystarczające. Prasa niemiecka w dalszym ciągu atakuje zarząd kanału, zarzucając mu wykorzystanie monopolistycznych pozycji Kanału Sueskiego dla żeglugi pomiędzy Europą i Dalekim Wschodem.

„Hamburger Fremdenblatt“ podaje zestawienie dochodów i wydatków towarzystwa Kanału Sueskiego za ostatnie 10 lat, które poniżej zamieszczamy.

W milionach franków

Rok	Dochody	Wydatki	Zysk
1928	1.167	455	712
1929	1.190	451	738
1930	1.099	384	718
1931	980	415	612
1932	834	340	505
1933	887	339	522
1934	895	348	522
1935	928	257	553
1936	986	276	626

Z powyższego zestawienia wynika, że niepomiernie wysoki zysk, przekraczający parokrotnie koszty budowy kanału pozwoliły na wypłacenie gigantycznych dywidend. Lwia część dywidendy wpłacona została do Anglii, gdzie rząd posiada 45% kapitału towarzystwa Kanału Sueskiego, a liczne ponadto akcje znajdują się w rękach prywatnych. Po Anglii największy udział posiada Francja. Biorąc pod uwagę, że bandera włoska stoi od 4 lat na drugim miejscu, za angielską, w ruchu kanału, a na trzecim bandera niemiecka, sfery żeglugowe niemieckie i włoskie żądają nie tylko dalszej obniżki opłat, ale też i zmiany obsady zarządu towarzystwa, aby państwa zainteresowane w ruchu kanału mogły mieć wpływ na ustalanie polityki towarzystwa.

RUCH W KANALE SUESKIM W III KWARTALE BR.

Tendencja osłabionego ruchu w Kanale Sueskim utrzymała się i w III kwartale br. Ogólny ruch zmniejszył się w porównaniu do r. 1937 tego samego okresu o 254.348 ton a straty w pierwszych 9-ciu miesiącach 1938 r. wykazuje następująca tabela:

w 1000 trn.

	r. 1937	r. 1938	
I kwartał	9.056	9.016	— 40
II kwartał	9.490	8.154	—1.336
III kwartał	8.837	8.583	— 254
9 miesięcy	27.383	25.753	—1.630

Jeszcze więcej niepomyślny jest ruch towarowy.

w tysiącach ton

	r. 1937	r. 1938	
I kwartał	7.861	7.384	— 477
II kwartał	8.559	7.005	—1.554
III kwartał	8.261	7.238	—1.023
9 miesięcy	24.681	21.627	—3.054

Znamiennym jest fakt, że przewóz towarów przez Kanał Sueski z Europy do Wschodu zmniejszył się o wiele więcej niż w kierunku odwrotnym. Z ruchu bander należy podkreślić zwiększenie się ruchu bandery angielskiej i holenderskiej, a spadek wszystkich innych bander.

LODOŁAMACZE FIŃSKIE.

W związku z zbliżającymi mrozami i niebezpieczeństwem zamarznięcia szlaków morskich w pobliżu Finlandii został tam opracowany plan pracy lodołamaczy. Mianowicie lodołamacz „Voima“ dodatkowo obecnie wyposażony będzie pracował w okolicy portu Yxpila, lodołamacz „Murtaja“ — w wschodniej części Zatoki Fińskiej, wspomagając żeglugę do portów Wyborg. Trangsund i Björko. Poza tym na te wody w razie potrzeby przewidziana jest pomoc lodołamacza „Tarmo“. W obrębie portów Kotka i Frederikshamn będą pracowały lodołamacze „Apu“ i „Sampo“. Lodołamacz „Jääkarhu“, którego koszty ruchu należą do najwyższych lodołamaczy fińskich, rozpocznie najpóźniej pracę, prawdopodobnie przy oswobodzeniu od lodu szlaków Abo — Aland, Abo—Utö i Abo — Hangö. Nowy lodołamacz „Sira“ nie zostanie prawdopodobnie całkowicie wykończony i w tym sezonie nie będzie pracował.

WZMOŻONA PRACA STOCZNI JAPOŃSKICH.

Na stoczniach japońskich znajduje się obecnie 919 00 t. tonażu w budowie względnie w zamówieniu. Japońskie banki przemysłowe uruchomiły w porozumieniu z departamentem finansowym tanie kredyty dla budowy nowych okrętów w wysokości 130 milj. jen. Przy rozbudowie japońskiej floty handlowej zwrócono dużą uwagę, w interesie sfer wojskowych, na szybkość statków, od której uzależniona jest wysokość subwencji. Z powyższego względu wszystkie nowe statki posiadać będą bardzo dużą szybkość.

KWOTY EKSPORTOWE DRZEWA NA ROK 1939

Na ostatniej konferencji European Timber Exporters w Sztokholmie ustalone zostały kontyngenty eksportowe drzewa na rok 1939, które ogółem wynoszą 2.903.200 standartów. Na pojedyńcze kraje ustalono kontyngenty w następującej wysokości: Finlandia 804.000 std., ZSRR 760.000, Szwecja — 656.000, Polska 250.400, Rumunia — 196.800, Jugosławia — 134.400, Łotwa — 101.600, std.

OBNIŻENIE CENY NA BUNKIER W ANGLII.

Pomiędzy armatorami i właścicielami kopalń angielskich toczyły się od dłuższego czasu pertraktacje o obniżenie cen na bunkier. Ostatnio zawarte zostało porozumienie, według którego cena na bunkier obniżona została o 1 sh. na 16 względnie 16/9 za tonę. Ceny za bunkier w Szkocji, które są o 1sh. wyższe, w przyszłym roku mają być obniżone o 3 sh., aby wytrzymać konkurencję zagraniczną.

KRONIKA PORTOWA

EKSPORT I PRZEŁADUNEK NASION W PORCIE GDYŃSKIM

W dotychczasowym eksporcie nasion z Polski i Gdynia nie brała prawie żadnego udziału, a nawet port nie uczestniczył w przeładunku przy eksporcie morskim.

W bieżącym roku poraz pierwszy czynione są próby kierowania eksportu nasion z Polski przez Gdynię, nie tylko w zakresie przeładunku ale i w zakresie dypozycji handlowej. **Firma J. Fetter, Ska Kom.** utworzyła w bieżącym roku dział eksportowy, którego przedmiotem pracy jest eksport nasion koniczyny, roślin oleistych i strączkowych. Pierwsze cztery miesiące (eksport rozpoczął się drobnemi partiami w lipcu br.) dały już bardzo dobre rezultaty, gdyż eksportowano do m. grudnia br. na sumę około 1.800.000 zł. Zaznaczyć należy, że eksport ten przeważnie (95%) odbywa się na rynki wolnodewizowe i bez wiązanych tranzakcji. Według uzyskanych przez nas informacji nasiona polskie znajdują chętnych nabywców w U. S. A., Kanadzie, Anglii, Belgii, Holandii, Szwajcarii i w szeregu innych krajów europejskich i zamorskich, a ostatnio zostały nawiązane już stosunki eksportowe z Australią. Wobec dotychczasowych dobrych wyników należy się spodziewać dalszego wzrostu eksportu nasion na te rynki, jak również i zdobycia nowych rynków.

Wobec spodziewanego wzrostu przeładunku tych artykułów w porcie gdyńskim aktualną się staje sprawa specjalnego magazynu dla nasion. Dotychczas brak jest w Gdyni takiego magazynu, położonego nad samym basenem i posiadającego specjalne urządzenia dla uszlachetniania nasion. Firma **J. Fetter Sp. Kom.** sprawę magazynowania rozwiązała następująco: z własnych magazynów wyodrębniła dział dla nasion koniczyny i oleistych, gdzie zainwestowała potrzebne urządzenia maszynowe i aparaturę do uszlachetniania nasion za sumę zł. ok. 80.000. — Nasiona strączkowe wobec braku odpowiedniego magazynu w Gdyni magazynuje się w Gdańsku.

Z uwagi na korzyści płynące dla portu z przeładunku nasion roślin strączkowych, które stanowią artykuł masowy, pożądanym byłoby dla portu w Gdyni ściągnięcie również i tego przeładunku, przez utworzenie specjalnego miejsca dla magazynowania tego artykułu.

Przy imporcie nasion z Polski często importerzy udzielają zamówień na nasiona z innych państw. Firmy trudniące się reeksportem w tej dziedzinie często zbyt długo muszą czekać na przydział dewiz dla zakupu nasion zagranicznych, co utrudnia reeksport. Usprawnienie przydziału dewiz jest konieczne, aby reeksport ten pomyślnie się rozwijał.

SPUSZCZENIE DOKU PŁYWAJĄCEGO WARSZTATÓW MARYNARKI WOJENNEJ W GDYNI

W końcu listopada br. w Warsztatach Marynarki Wojennej w Gdyni odbyła się uroczystość spuszczenia doku pływającego o pojemności 5000 ton na wodę. W uroczystości tej wzięli udział: Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej Kontradmirał Świrski, Dowódca Floty Kontradmirał Unrug, przedstawiciele miejscowych władz i urzędów oraz liczni zaproszeni goście. Wybudowanie doku pływającego o tej pojemności pozwoli dokonywać w Gdyni dorocznych remontów okrętów marynarki wojennej.

Przy budowie doku pływającego robotnicy warsztatów marynarki wojennej tytułem ofiary na F.O.N. przepracowali 30.000 godzin bezpłatnie.

BUDOWA LUGRA ŚLEDZIOWEGO W STOCZNI GDYŃSKIEJ.

W końcu listopada br. Stocznia Gdyńska podpisała z Ministerstwem Przemysłu i Handlu umowę na budowę jednego stalowego lugra motorowego dla połowu śledzi.

Wymiary zamówionego lugra wyniosą: długość — 38 m, szerokość 7,5 m, zanurzenie 2,65 m, nośność maksymalna 230 TDW, ładowność 1.000 beczek szwedzkich, szybkość lugra — 10 węzłów, moc motoru głównego 350 KM.

35 LAT PRACY NA MORZU KOM. GUSTAWA KAŃSKIEGO.

Kapitan portu gdyńskiego **Kom. G. Kański** obchodził w ub. m. jubileusz 35-lecia pracy na morzu.

Jubilat w r. 1903 rozpoczął służbę w rosyjskiej marynarce, którą pełnił do roku 1918, zajmując od r. 1916 stanowisko dowódcy okrętu „Tambow". W r. 1918—1919 Kom. Kański służył w armii Hallera we Francji. W latach 1920—1932 piastował stanowisko inspektora Państwowej Szkoły Morskiej. Od roku 1933 komandor G. Kański jest kapitanem portu w Gdyni. W uznaniu zasług Jubilat otrzymał w ciągu swej pracy szereg odznaczeń krajowych i zagranicznych.

ODCZYT KOMISARZA RZĄDU MGR. SOKOŁA

Na zaproszenie Koła Dziennikarzy w Gdyni Komisarz miasta Gdyni mgr Franciszek Sokół wygłosił w dniu 11 bm. odczyt p.t. „Zarys programu gospodarczego miasta portowego Gdyni".

Odczyt obszernie opracowany dał przegląd zagadnień związanych z pracą i rozwojem miasta portowego Gdyni oraz prac na najbliższą przyszłość.

18-LECIE PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ.

8 grudnia Państwowa Szkoła Morska uroczyście obchodziła 18-lecie swego istnienia.

W uroczystości wziął udział jako reprezentant Ministerstwa Przemysłu i Handlu Dyrektor Departamentu Morskiego Leonard Możdżeński oraz radca M. P. i H. Geberthner.

Depesze z życzeniami nadesłali: Minister Przemysłu i Handlu A. Roman, kapitan „Daru Pomorza" oraz szereg innych.

Na zakończenie uroczystości Dyrektor Departamentu Morskiego M. P. i H. Leonard Możdżeński udekorował Krzyżami Zasługi ostatnio odznaczonych pracowników Państwowej Szkoły Morskiej.

„DAR POMORZA"

statek szkolny Państwowej Szkoły Morskiej spędził święto Bożego Narodzenia w porcie Cartagena na Columbii.

SPRZEDAŻ S/S „POLONIA".

S/s „Polonia" transatlantyk Linii Żeglugowych Gdynia — Ameryka ostatnio sprzedany został na rozbiórkę, za sumę 17.000 Ł. ang., tj. ok. 450.000 zl.

S/s „Polonia" o poj. 7.500 brt., zbudowany w r. 1910 w Glasgow, zakupiony w r. 1930 przez L. Ż. Gdynia — Ameryka przez trzy lata kursował na linii Gdynia — Ameryka, a od r. 1935 na linii palestyńskiej.

Na linię palestyńską w przyszłości skierowany zostanie s/s „Pułaski" lub „Kościuszko", kursujące obecnie z Gdyni do Południowej Ameryki.

ZATONIĘCIE S/S „TCZEW"

W dniu 5 bm. po godzinie 20-ej w Gdańsku w kanale przeładunkowym na Westerplatte zatonął statek „Żeglugi Polskiej" s/s „Tczew" 1020 ton pojemności. Na statku zatonęli asystent maszynowy śp. Witold Heliński i palacz Jan Stolpe. Reszta załogi zdołała się uratować.

Rozprawa sądowa, która ustali winę zatonięcia s/s „Tczew" odroczona została do czasu wydobycia statku.

Prace nad wydobyciem statku prowadzi towarzystwo „Bugsier-Reederei Bergungs" w Hamburgu.

AWARIA S/S „LUBLIN"

Statek „Żeglugi Polskiej" S. a. s/s „Lublin" w dniu 13 bm. w kanale portowym w Nowym Porcie w Gdańsku zderzył się z statkiem holenderskim „Jeanette". S/s „Lublin" nie odniósł znaczniejszych szkód, natomiast „Jeanette" doznał dość znacznych uszkodzeń. Wskutek zderzenia statek „Jeanette" najechał na gdańską berlinkę ze zbożem (450 ton jęczmienia i owsa), która natychmiast zatonęła.

AWARIE W PORCIE GDYŃSKIM.

W dniu 14 bm. statek grecki „Kalliopi" zderzył się wskutek zerwania się z cumy z statkiem estońskim „Hilda". S/s „Hilda" wobec znacznych uszkodzeń poddał się remontowi w Stoczni Gdyńskiej.

W dniu 17 bm. w awanporcie portu gdyńskiego zderzyły się statki: łotewski „Dangas" 2700 ton poj. z norweskim statkiem „Herm" 1020 ton poj. „Dangas", który doznał tylko nieznacznych uszkodzeń, po spisaniu protokułu udał się w dalszą drogę, a statek „Herm" wobec znacznych uszkodzeń musiał poddać się remontowi w Gdyni. Oba statki szły bez pilotów.

KONSULAT BRAZYLIJSKI W GDYNI.

Na skutek starań Komisariatu Rządu w Gdyni Rząd Brazylijski utworzył w Gdyni etatowy Konsulat Brazylii, który rozpocznie działalność na początku przyszłego roku. Utworzenie w Gdyni konsulatu Brazylii ma doniosłe znaczenie, ze względu na duży ruch emigracyjny przez Gdynię z Polski do Brazylii, oraz coraz pomyślniej rozwijające się obroty towarowe.

NOWY CZŁONEK RADY INTERESANTÓW PORTU.

Pomorska Elektrownia Krajowa „Gródek" przystąpiła do Rady Interesantów Portu Gdyńskiego.

OSTATNI ODJAZD STATKU W KIERUNKU SZWECJI PÓŁNOCNEJ.

Z powodu przeszkód lodowych w Szwecji Północnej ostatni w tym kierunku z Gdyni i Gdańska statek „Danzig" odjechał dnia 15 grudnia. Wznowienie komunikacji nastąpi dopiero w przyszłym roku z chwilą otwarcia żeglugi.

GOSPODARCZE ARCHIWUM MORSKIE (G. A. M.)

Dnia 15. XII 1938 r. odbyło się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni pod przewodnictwem p. Stanisława Tora, prezesa Izby, posiedzenie sfer gospodarczych celem omówienia możliwości wykorzystania usług Gospodarczego Archiwum Morskiego Instytutu Bałtyckiego. Referat wstępny pt. „Zakres działalności Gospodarczego Archiwum Morskiego i zagranicznych instytucji pokrewnych" wygłosił A. Zakrzewski, sekretarz GAM-u, a konsul B. Rusiecki, kierownik tej instytucji, przedstawił „Dotychczasowe wyniki i zamiary GAM-u na przyszłość".

W pierwszym referacie prelegent wyszczególnił wszystkie czynniki, jakie wpłynęły na powstanie tej placówki informacyjno-naukowej; najważniejszymi z nich okazują się konkretne wymogi życia gospodarczego. One to skłoniły Instytut Bałtycki do zorganizowania przy pomocy Izby P. H. w połowie 1936 roku instytucji, która by z jednej strony zbierała i koncentrowała materiały informacyjne, z drugiej zaś ułatwiała korzystanie z nich głównie gospodarczym sferom społeczeństwa. W tym celu uruchomiono bibliotekę podręczników, dotyczących gospodarki morskiej, udostępniono kartotekę i archiwum, a nadto specjalne zbiory informatorów, statystyk, dyrektoriów oraz zbiór prasy fachowej. GAM realizując swoje zadania, udziela informacji w sprawach gospodarczo-handlowych i naukowych. Referent podkreślił także konieczność współpracy ze sferami gospodarczymi, dezyderaty od nich wychodzące stanowią nieodzowny warunek dobrego funkcjonowania informacji gospodarczej; wiąże się to z postulatem stałej aktywizacji zbiorów oraz ich aktualizacji.

Że stanowi to nieodzowny warunek, świadczą przykłady podobnych instytucji zagranicznych — Weltwirtschafts-Archiv w Hamburgu i Handelsvoorlichtingdienst w Rotterdamie i Amsterdamie, których organizację i działalność scharakteryzował prelegent wskazując, że w Hamburgu dla współpracy Archiwum ze sferami gospodarczymi stworzony został specjalny Instytut o charakterze prywatno-gospodarczym (Hamburgisches Weltwirtschafts-Instytut), zaś w Holandii placówki te są związane organicznie z tamtejszymi Izbami Przemysłowo-Handlowymi.

Drugi prelegent zobrazował wyniki dotychczasowej działalności GAM-u w trzech działach pracy: z pomocy w badaniach naukowych, korzysta sporo osób, szczególnie w celach przygotowania prac dyplomowych na tematy gospodarczo-morskie.

Dział serwisu gospodarczego jest mało wykorzystany przez sfery gospodarcze, które często nie wiedzą o możliwościach zużytkowania tak bogatych a przydatnych zbiorów GAM. Tym niemniej przedsiębiorstwa, które nawiązały kontakt z GAM-em, stale i często korzystają z usług tej placówki, zbierając informacje w różnych sprawach je interesujących.

W ożywionej dyskusji po referacie zabrali głos między innymi: dyr. Nagórski, dr Kasprowicz, inż. Nelard i nacz. Walewski. Z jednej strony podkreślono w niej dotychczasową sprawność organizacyjną GAM-u, z drugiej wysunięto pod jego adresem dezyderaty, dotyczące propagowania wiadomości o istnieniu GAM-u i jego przydatności dla sfer gospodarczych, wskazano na potrzebę zbierania i tłumaczenia przepisów portowych, gromadzenia i zestawiania notowań frachtów morskich i kontynuowania działalności informacji prasowych. Podtrzymano apel do sfer gospodarczych, aby koncentrować w GAM-ie zakupy drogich publikacji zagranicznych oraz aby przedsiębiorstwa nadsyłały do Archiwum nie potrzebne już im, a używane w praktyce gospodarczej dokumenty, mogące być dla badaczy naukowych cennym materiałem archiwalnym.

Żywy udział gdyńskich sfer gospodarczych tak w zebraniu jak i dyskusji jest dowodem zainteresowania się GAM-em, w istocie jedyną placówką tego rodzaju w Polsce, stanowiącą najbogatszą centralę materiałów informacyjnych z dziedziny gospodarczo-morskiej. Życzyć by należało, aby praca w kierunku możliwie najwszechstronniejszego kompletowania tych materiałów prowadzona była z jeszcze większą energią, do czego zmusza rozwój naszej gospodarki morskiej i związana z nią konieczność studiowania i rozwiązywania rodzących się problemów.

Interesująca broszura o Śląsku Zaolzańskim

Jeden z wybitnych ekonomistów polskich Janusz Ignaszewski wydał ostatnio interesującą broszurę p. t. „Śląsk Zaolzański w życiu gospodarczym Polski".

Ukazanie się tej broszury wkrótce po zajęciu przez Polskę Śląska Zaolzańskiego, szczegółowo informującej o stanie gospodarczym przyłączonych ziem, pozwoliło zapoznać się szerokim rzeszom społeczeństwa z wkładem gospodarczym, jaki stanowią odzyskane obszary dla życia gospodarczego Polski.

Ciekawsze dane z tego wydawnictwa poniżej notujemy:

Powierzchnia przyłączonych obszarów wynosi przeszło 1.250 km², a ludność (według spisu z r. 1930) 343.011 mieszkańców. Na przyłączonych obszarach jest ok. 30.845 gospodarstw rolnych, lasów o łącznej powierzchni ha 22.306, zakładów przemysłowych, handlowych itp. 6.676, zatrudniających łącznie 58.783 osób. Linii kolejowych, przeważnie dwutorowych km 142, stacyj i przystanków kolejowych 34.

Oprócz danych statystycznych o przemyśle Śląska Zaolzańskiego autor podaje bardzo interesujące dane o kapitałach wielkich przedsiębiorstw przemysłowych, znajdujących się na pozostałych przy Czechosłowacji obszarach, szczególnie o Witkowickich Zakładach Górniczo-Hutniczych S. A. Przemiany kapitałowe w tym i innych dużych przedsiębiorstwach odbywały się równolegle z przemianami politycznymi, a jak konkluduje p. J. Ignaszewski starały się one również mieć wpływ na sprawę powrotu Śląska Zaolzańskiego do Polski.

O poczytności wydanej przez p. Ignaszewskiego broszury świadczy fakt wyczerpania w krótkim czasie prawie całego jej nakładu.

GDAŃSK



OBRÓT TOWAROWY W PORCIE GDAŃSKIM W MIESIĄCU LISTOPADZIE 1938 R.

Obrót towarowy portu gdańskiego wyniósł w miesiącu sprawozdawczym 665.835,9 t wobec 650.657,0 t w tym samym miesiącu roku poprzedniego, co oznacza wzrost o 15.178,9 t, czyli o 2,3%. Z ogólnej cyfry osiągniętej w miesiącu sprawozdawczym przypada na przywóz 95.466,6 t wobec 159.199,5 t w miesiącu analogicznym roku poprzedniego, wykazując spadek o 63.732,9 t, czyli o 40,0%. W wywozie, który osiągnął 570.369,3 t wobec 491.457,5 t w tym samym miesiącu roku poprzedniego, zaznaczył się wzrost o 78.911,8 t, czyli o 16,1%. Cyfra osiągnięta w tym miesiącu jest najwyższą cyfrą miesięczną wywozu w roku bieżącym, na którą złożył się wzmożony wywóz węgla (375.290,7 t) i zboża (54.534,7 t). **W miesiącach styczeń — listopad 1938 r.** osiągnął obrót towarowy portu gdańskiego 6.560.206,8 t wobec 6.508.068,6 t w tym samym okresie roku poprzedniego, co oznacza wzrost o 52.138,2 t, czyli o 0,8%.

OBRÓT NAJWAŻNIEJSZYCH TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MIESIĄCU LISTOPADZIE 1938 R.

Obrót najważniejszych towarów portu gdańskiego przedstawiał się w miesiącu listopadzie 1938 w porównaniu z tym samym miesiącem roku poprzedniego następująco:

Przywóz

	listopad		styczeń—listopad	
	1938	1937	1938	1937
rudy i piryty	50.983	111.669	1.035.053	961.530
węgiel	14.918	18.574	85.644	82.847
śledzie	9.003	4.968	36.395	31.901
metale i wyroby	3.297	5.391	41.427	70.910
fosforyty	3.041	2.771	40.465	32.102
kakao	230	172	2.353	1.471
kawa	71	188	1.684	1.604
herbata	41	21	543	426

Wywóz

węgiel łącznie z bunkrowym	375.291	303.481	3.535.649	3.199.442
drewno i wyroby	63.979	93.653	761.788	1.074.139
żyto	28.849	102	47.287	59.598
jęczmień	23.798	16.339	170.792	162.701
owies	1.662	—	7.063	22.190
mąka	9.453	421	28.997	49.106
rośliny strączkowe	5.436	2.628	27.221	32.316
makuchy	3.020	1.894	26.233	33.044

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LISTOPADZIE 1938.

W okresie sprawozdawczym weszło do portu gdańskiego 640 statków o łącznej pojemności 457.571 NRT. W powyższym ruchu na pierwszym miejscu znajdowała się bandera szwedzka z 89.132 NRT, na drugim niemiecka z 60.909 NRT, na trzecim fińska z 53.438 NRT. Bandera polska znajdowała się z 29.060 NRT na siódmym miejscu. W tym samym okresie opuściło port gdański 661 statków o łącznej pojemności 466.554 NRT.

RUCH TOWAROWY NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH PRZEZ PORT GDAŃSKI W MIESIĄCU LISTOPADZIE 1938.

Ogółem przewieziono przez port gdański na śródlądowych drogach wodnych w miesiącu sprawozdawczym 70.659 t wobec 43.576 t w tym samym miesiącu roku poprzedniego, osiągając wzrost o 27.083 t. Z cyfry powyższej przypadało w miesiącu sprawozdawczym na ruch w górę rzeki 17.899 ton; w dół rzeki natomiast 52.760 ton. Głównie przewieziono w górę rzeki: ryż 3.660 t, węgiel 3.507 t, metale 1.305 t, różne artykuły spożywcze 730 t, rośliny strączkowe 640 t, kawa 561 t i ryby 441 t; w dół rzeki: cukier 17.590 t, jęczmień 13.187 t, żyto 10.923 t i mąka 4.059 t. **W miesiącach styczeń — listopad 1938 r.** przewieziono na śródlądowych drogach wodnych ogółem 416.271 t wobec 309.612 t w tym samym okresie roku ubiegłego.

POLSKI RUCH TRANZYTOWY NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH PRZEZ PORT GDAŃSKI W LISTOPADZIE 1938.

Ogólny ruch tranzytowy na śródlądowych drogach wodnych pomiędzy Gdynią a resztą kraju wyniósł w listopadzie 1938 — 23.994 t. W dół rzeki przewieziono 17.964 t, w tym: 17.590 t cukru, 128 t artykułów spożywczych, 102 t roślin strączkowych. W górę rzeki przewieziono 6.027 t, w tym: 3.307 t ryżu, 719 t metali i wyrobów, 415 t artykułów spożywczych, 385 t kawy, 324 t roślin strączkowych i 201 t chemikalii. **W okresie styczeń — listopad** przeszło ogółem 112.814 t, z czego 57.726 t w dół rzeki oraz 55.088 t w górę rzeki.

WYWÓZ WĘGLA PRZEZ PORT GDAŃSKI W LISTOPADZIE 1938.

W listopadzie 1938 r. wyszły z portu gdańskiego 133 statki z ogólnym ładunkiem 300.974 t węgla wobec 232.120 t w tym samym miesiącu roku poprzedniego, co oznacza wzrost o 68.854 t. Pierwsze miejsce w tym eksporcie zajmuje Francja z 95.573 t, po tym następują według kolejności: Szwecja 83.913 t, Italia 32.572 t, Holandia 22.481 t, Finlandia 18.949 t, Belgia 16.648 t, Egipt 5.580 t, Dania 5.394 t, Norwegia 4.846 t, Grecja 4.309 t, Afryka Zachod 4.108 t, Casablanca 2.516 t, Palestyna 2.235 t oraz Malta 1.850 t.

STAN ROBÓT U UJŚCIA WISŁY.

Prace rozpoczęte z wiosną b. r. około przedłużenia mola wschodniego u ujścia Wisły koło Schievenhorst o 280 m zostały niedawno ukończone. Obydwa mola tak wschodnie jak i zachodnie posiadają obecnie tą samą długość. Głowica mola jest silnie zabezpieczona przeciwko działaniu wysokiej fali. Spośród innych większych robót przeprowadzanych nad Wisłą w roku 1938 wymienić należy zabudowanie starej odnogi Wisły koło Schmerblock, mającego na celu stworzenie również w tym miejscu normalnej szerokości rzeki 250 m. Z całego odcinka wynoszącego łącznie 750 m zabudowano w roku bieżącym już 250 m.

UDZIAŁ PORTÓW P. O. C. W HANDLU ZAGRANICZNYM POLSKI W PAŹDZIERNIKU 1938 R.

Udział portów p. o. c. w handlu zagranicznym Polski wyniósł w październiku 1938 w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego według danych Głównego Urzędu Statystycznego:

	październik 1938 t		październik 1937 t	
Przywóz				
Ogółem	266.883,8	= 100,0%	281.071,4	= 100,0%
Udział portów p. o. c.	176.446,1	= 66,1%	143.660,0	= 51,1%
Gdańsk	76.051,6	= 28,5%	58.818,6	= 20,9%
Gdynia	100.394,5	= 37,6%	84.841,4	= 30,2%
Wywóz				
Ogółem	1.432.774,7	= 100,0%	1.361.058,2	= 100,0%
Udział portów p. o. c.	1.150.774,5	= 80,3%	1.096.523,1	= 80,6%
Gdańsk	470.687,5	= 32,8%	424.912,6	= 31,2%
Gdynia	680.087,0	= 47,5%	671.610,5	= 49,4%

GDAŃSK BUDUJE DWA NOWE STATKI DLA NORWEGII.

W tych dniach Stocznia Schichau w Gdańsku otrzymała nowe zamówienia od znanego norweskiego armatora Wilhelm Wilhelmson z Oslo, na budowę dwóch towarowych statków motorowych, z których każdy ma mieć pojemność 10.400 ton. Są to więc — jak na statki towarowe już jednostki poważne przeznaczone na daleką żeglugę morską.

PRACA PORTU GDAŃSKIEGO W OKRESIE STYCZEŃ — PAŹDZIERNIK 1938.

W okresie od 1 stycznia do 31 października 1938 obrót towarowy portu gdańskiego wyniósł według statystyki kolejowej 5.459.591 t, a mianowicie dowieziono koleją do portu gdańskiego celem dalszej ekspedycji morskiej 4.374.016 t; podczas gdy wysyłka kolejowa towarów przywiezionych drogą morską obejmowała 1.085.575 t. W wywozie zajmuje pierwsze miejsce węgiel eksportowy z 3.217.412 t, która to cyfra jest o 268.373 t większa od cyfry z tego samego okresu roku poprzedniego. Drugie miejsce w wywozie zajmuje drzewo z 629.439 t. Jest to cyfra, na której obniżenie wpłynęła w okresie sprawozdawczym ogólna depresja na rynku drzewnym. Dalej dowieziono koleją celem dalszej ekspedycji 126.724 t zboża, 42.228 t. żelaza oraz 17.929 t produktów naftowych. Wysyłka cukru, według wspomnianej statystyki kolejowej, wynosiła 2.760 t, cementu 340 t. Ilość towarów niewyszczególnionych wynosiła 336.984 t. O ile chodzi o wysyłkę kolejową towarów przywiezionych drogą morską, to na pierwszym miejscu znajduje się ruda z 984.968 t, która to cyfra jest o 114.161 t większa od cyfry z tego samego okresu roku poprzedniego. Z innych towarów przywiezionych drogą morską należy wymienić nawozy sztuczne z 12.805 t, żelazo z 2.084 t, złom z 760 t, ryż 414 t, bawełnę 62 t, oraz 84.482 t innych towarów niewymienionych w statystyce kolejowej.

NOWA LINIA GDYNIA/GDAŃSK — ANTWERPIA.

Duńskie tow. okręt. A. P. Möller, Kopenhaga, rozpoczyna od połowy stycznia 1939 r. regularną komunikację pomiędzy Gdynią/Gdańskiem a Antwerpią.

Na linii tej kursować będą dwa statki, tj. „Rita Maersk“ i „Vibeke Maersk“ w odstępach 10-dniowych w obu kierunkach, a pierwszy statek odejdzie z Gdyni oraz Antwerpii około 17 stycznia.

Zastępstwo powyższej linii na Gdynię i Gdańsk objęła firma „Bergtrans“ Towarzystwo Żeglugowe.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA LISTOPAD

UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego za miesiąc listopad 1938 r. wyniósł **858.021,1 ton,** wobec 838.741,8*) ton w mies. październiku br., 797.291.5 ton w mies. listopadzie 1937 r., 746.794,4 ton. w mies. listopadzie 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje nieznaczny 2,3%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. miesiącem październikiem b. r., 7,6%-owy wzrost w stosunku do miesiąca listopada 1937 r., oraz 14.9%-owy wzrost w porównaniu z mies. listopadem 1936 r.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazuje na przyjściu spadek ilości oraz wzrost pojemności statków, na wyjściu zaś spadek ilości i pojemności statków. Przyszło bowiem 605 (612) statków o pojemności 601.346 n. r. t. (586.247 n. r. t.), wyszło zaś 595 (614) statków o pojemności 582.625 n. r. t. (596.922 n. r. t.). Średni tonaż statku. zawijającego do Gdyni w listopadzie wyniósł 993,9 n. r. t. (957,9 n. r. t.). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 65 (52). Średni postój statku wyniósł 50,2 godzin (41,3 godzin).

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Finlandia, Dania, Anglia, Niemcy, Norwegia, Włochy, Estonia, Łotwa, Grecja, Stany Zjedn. Am. P., Holandia, Francji, Panama, Jugosławia i W. M. Gdańsk. Trzy pierwsze bandery nadal pozostają bez zmin. Przesunęła się bandera duńska z 5-go na 4-e miejsce, bandera angielska z 7-go na 5-e miejsce, bandera niemiecka bez zmian (6 miejsce), bandera norweska z 6-go na 7-e miejsce itp. Ogółem reprezentowane były bandery 17 państw (18).

Obroty zamorskie w miesiącu sprawozdawczym b. r. wyniosły 837.045,9 ton, wykazując 1,5%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. październikiem b. r. (824.553,6 ton), 7,9%-owy wzrost w stosunku do mies. listopada 1937 r. oraz 15,6%-owy wzrost w porównaniu do mies. listopada 1936 r. (724.051,9 ton).

Przywóz zamorski w mies. listopadzie b. r. (139.676,2 ton) wykazuje 35,03%-owy wzrost w stosunku do przywozu mies. października b. r. (103.441,5 ton): 10,5%-owy spadek w porównaniu z mies. listopadem 1937 r. (156.107,9 t.) oraz 12,9%-owy spadek w stosunku do mies. listopada 1936 r. (160.434,9 t.).

*) Obroty za mies. październik b. r. uległy zmianie — zamiast 839.230,7 ton winno być 838.741,8 ton.

Wzrost przywozu zamorskiego w porównaniu z ub. mies. październikiem spowodowały przede wszystkim pozycje: rudy różne — 31.633 t. (12.562,3 t.), złom żelazny — 39.179,8 t. (24.567,7 t.), bawełna i odpadki — 7.736,9 t. (5.949,2 t.), śledzie — 11.952,1 t. (7.438,8 t.), oraz owoce świeże i suszone — 4.114,3 t. (2.901,2 t.).

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (697.369,7 t.) wykazuje 3,3%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem październikiem (721.112,1 ton), 12,6%-owy wzrost w stosunku do mies. listopada 1937 r. (619.371,6 ton) oraz 23,7%-owy wzrost w porównaniu z mies. listopadem 1936 r. (563.597,— ton).

Spadek wywozu zamorskiego w stosunku do ub. miesiąca spowodowały przede wszystkim pozycje: węgla kamiennego — 450.312 t. (514.861,8 t.), kopalniaków — 8.256,6 t. (10.982,6 t.), drewna tartego — 19.766,6 t. (22.967,8 ton) oraz cynku i blachy cynkowej — 1.702,4 t. (2.081,6 t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje spadek przywozu — 201,2 t. (360,9 t.) i wywozu — 711,2 t. (900,9 t.). Na przywozie poważniejsze pozycje: ryby z połowów własnych — 188 t. (89 t.) oraz wyroby żel. i metalowe — 13,2 t. (9,1 t.). Na wywozie zaś: ryż wyłuszczony — 165,6 t. (161,2 t.), śledzie — 116,2 t. (1,1 t.), tłuszcze zwierzęce — 116,4 t. (102,7 t.), tłuszcze roślinne — 107 t. (224,3 t.), skóry — 10,3 t. (0,5 t.) itp.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje wzrost przywozu — 14.377,8 t. (2.926,9 t.) oraz spadek wywozu — 3.685,— t. (9.999,5 t.). Na przywozie z poważniejszych pozycyj są do zanotowania: cukier — 14.218,8 t. (2.440,8 t.), mąka — 20 t. 122,8 t.), krochmale — 30 t. (0,7 t.), skóry — 16,4 t. (0,6 t.), papier — 12,5 t. (19,2 t.) oraz wyroby stalowe i żel. — 32,7 t. (101,7 t.). Na wywozie zaś: ryż wyłuszczony — 1.228,5 t. (4.891,— t.), kakao — 500,3 t. (199,7 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 222,2 t. (383,7 t.), siarka — 269 t. (15,5 t.), garbniki — 160,8 t. (353,7 t.), skóry — 373,8 t. (427,4 t.), kauczuk — 200,7 t. (63,2 t.), celuloza — 133,7 t. (128,3 t.) wyroby stalowe i żel. — 133,5 t. (130,2 t.) oraz miedź — 391,5 t. (410,— t.).

Ruch pasażerów jak zawsze w tym okresie czasu bardzo słaby. Przyjechało bowiem 513 (503) pasażerów, wyjechało zaś 1.495 (2.040) pasażerów.

OBRÓT TOWARÓW *GOODS TURNOVER* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *(January—November)*
Cały przywóz	**139 676·2**	**103 441·5**	**1 374 941·5**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**12 469·1**	**9 884·5**	**164 825·5**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	5 473·2	3 776·1	41 887·8
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	11·5	52·9	45 232·7
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	4 114·3	2 901·2	46 439·5
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . . .	348·3	219·4	1 639·9
76. Kawa *(coffee)*	635·7	272·8	4 629·3
78. Herbata *(tea)*	118·4	172·1	1 281·7
80. Kakao *(cocoa)*	725·2	902·3	5 570·4
81-82. Korzenie *(spices)* .	291·4	189·1	1 378·8
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**12 512·—**	**8 247·6**	**61 483·6**
116-117. Śledzie *(herrings)* .	11 952·1	7 438·8	55 333·9
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**33 471·8**	**14 662·9**	**206 248·1**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)* . . .	31 633·—	12 562·3	179 172·4
177/1c. Piryty *(pyrites)* . .	—	—	6 043·2
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**2 150·1**	**3 097·1**	**20 425·7**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	505·2	667·—	4 818·2
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 195·—	1 932·8	11 910·1
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**2 276·2**	**1 820·5**	**11 938·9**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	—	—
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	1 276·9	255·2	4 069·7
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**11 467·1**	**15 944·5**	**211 544·1**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	2 442·3	919·4	12 847·8
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	7 274·—	13 015·7	119·570·6
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	—	—	66 150·—
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**2 759·—**	**2 564·—**	**35 530·3**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 752·2	2 542·8	35 048·5
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**12 519·9**	**10 388·2**	**147 830·7**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	1 489·5	1 344·7	27 945·6
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* .	7 736·9	5 949·2	88 111·5
624. Juta *(jute)*	1 773·1	1 453·6	12 578·8
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**1 264·8**	**1 170·7**	**9 818·8**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**375·3**	**402·—**	**3 344·2**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 591·3**	**3 318·3**	**21 903·2**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	801·5	1 755·8	13 193·6
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	721·9	1 517·1	7.834·8
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**99·1**	**43·7**	**1 437 5**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**45 604·3**	**30 089·6**	**457 226·2**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	39 179·8	24 567·7	407 921·4
977. Miedź *(copper)* . . .	1 808·8	3 131·6	25 300·4
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**704·7**	**947·5**	**9 833·—**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**276·4**	**762.1**	**9 433·9**
XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**33·7**	**32·1**	**1 076·8**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**101·4**	**66·2**	**1 041·—**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *(January—November)*
Cały wywóz	**697 369·7**	**721 112·1**	**7 022 227·8**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**22 684·8**	**13 949·2**	**91 721·7**
1. Pszenica *(wheat)* . . .	—	—	10·3
2. Żyto *(rye)*	11 985·3	6 974·—	20 620·8
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	196 9	561·—	1 372·7
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	4·5	34·5	590·5
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	634·2	450·3	3 923·5
35. Słód *(malt)*	1 143·3	605·9	8 065·8
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**4 697·2**	**4 248·6**	**59 760·1**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 525·7	1 645·5	17 765·9
125. Jaja *(eggs)*	626·—	1 162·8	22 162·—
127. Masło *(butter)*	423·—	666·9	11 949·4
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**586 225·2**	**623 988·6**	**6 086 598·6**
154. Cement *(cement)* . . .	7 309·7	6 014·5	47 305·9
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	635·5	757·6	3 562·8
180. Węgiel kamienny *(coal)*	450 312·—	514 861·8	4 984 460·3
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	96 810·1	91 085·2	921 512·2
182. Koks *(coke)*	25 531·—	11 207·—	107 033·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	2·1	—	172·6
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, futs and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**52.6**	**52·9**	**436·1**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**11 220·2**	**7 924·6**	**134 247·1**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	8 777·6	3 240·3	68 943·2
287. Makuchy *(oil cake)* . .	1 373·9	1 806·6	18 401·4
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	51·4	6 229·5
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**5 094·3**	**5 704·1**	**38 900·4**
299/18. Soda *(soda)* . . .	—	—	2·8
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	—	—	12 090·4
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	455·—	—	2 358·4
480-482. Saletra *(Salpetre)* .	2 567·6	4 675·8	9 106·1
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**751·3**	**956·9**	**4 905·9**
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**731·2**	**1 052·9**	**11 280·4**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	210·3	273·2	4 405·8
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**61·5**	**349·2**	**644·7**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**31 115·6**	**37 743·9**	**373 198·3**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	8 256·6	10 982·6	130 578·9
749-751, 753. Drzewo tarte (*łącznie z papierówką*) *(Sawed timber)*	19 766·6	22 967·8	209 699·1
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	—	65·—	777·8
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 824·5	1 678·5	14 652·6
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 163·8**	**1 356·3**	**10 375·2**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	224·9	248·5	3 996·1
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1 802·5	967·9	4 279·3
XII. Wyroby kamieniarskie. ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**55·9**	**390·8**	**1 181·3**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**32 133·5**	**21 430·1**	**194 864·3**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	18 216·9	11 779·1	106 484·7
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	4 398·5	1 257·3	12 631·4
937-938, 955, Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	4 075·5	2 729·—	27 636·1
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* .	1 702·4	2 081·6	16 618·6
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	**207·8**	**1 651·2**	**10 402·6**
XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**174·8**	**312·8**	**3 711·1**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Listopad *(November)*	1938	— 837.045·9
Październik *(October)*	1938	— 824.553·6
Listopad *(November)*	1937	— 775.479·5
Od początku roku *(January—November)* .	1938	— 8 397.169·4
„ „ „ „ „	1937	— 8.210.382·1

E r r a t a : W zeszycie za m-c listopad — str. 24 — Cały wywóz w rubr. „Październik" — jest 721.601,—; powinno być 721.112,1; w rubr. „Od pocz. roku" jest 6.325.347,—; powinno być 6.324.858,1;
I. Wytwory pochodzenia roślinnego — w rubr. „Październik" — jest 14.438,1; powinno być 13.949,2; w rubryce „Od początku roku" — jest 69.525,8; powinno być — 69.036,9;

Poz. tar. cel.		Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January November*
Przywóz *(imports)*		**201·2**	**360·9**	**1 772·6**
1, 2, 3, 4	— Zboże *(grain)* . .	—	—	—
9 – 16	— Strączkowe . . .	—	—	—
24 – 26	— Nasiona oleiste . . *(oil seeds)*	—	—	—
27/1 – 2	— Mąka *(flour)* . .	—	18·—	48·—
30/1. 2	— Ryż *(rice)* . . .	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	10·—	40·—
27/3—32	— Mąka pastewna .	—	—	—
40 50	— Warzywa *(greens)*	—	—	0·3
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
76	— Kawa *(coffee)* . .	—	—	—
81—82	— Korzenie *(spices)* .	—	—	—
116	— Ryby połowy włas. *(fish)*	188·—	89·—	1 222·7
117	— Śledzie *(herrings)*	—	0·5	97·—
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	—	—	—
215 – 218	— Tłuszcze zwierz.sur. *(animal origin)*	—	—	—
226 – 229	— Przetwory mięsne *(meat products)*	—	—	0·2
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)* . .	—	—	—
259—260	— Cukier	—	201·6	201·6
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	14·1
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	—	3·1	3·1
296/1—300/1	— Amoniak . . . . *(ammonia)*	—	—	—
300/4	— Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)*	—	—	—
492—515	— Skóry . . . . . . *(skins and hides)*	—	—	14·8
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)*	—	—	30·—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	3·6
742—803	— Papier *(paper)* . .	—	10·9	16·7
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	2·7
896—927	— Szkło *(glass)* . . .	—	—	0·2
930—966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	13·2	9·1	58·5
	Różne *(various)* .	—	18·7	19·1
Wywóz *(exports)*		**711·2**	**900·9**	**14 383·1**
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	0·2	0·4
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	—	4·5
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	3·—	42·1
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	6·4
27/1 – 2	— Mąka *(flour)* . .	—	—	—
30/1—2	— Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	165·6	161·2	7 298·6
35	— Słód *(malt)* . . .	—	—	—
40—50	— Warzywa *(greens)*	—	—	—
53—58, 60 – 64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	—	0·3	3·—
59, 61—63, 66	- Owoce suszone *(dried fruit)* . . .	0·1	24·8	106·7
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	0·5
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	—	0·1	8·—
76	— Kawa *(coffee)*	2·6	27·—	74.2
78	— Herbata *(tea)* . .	—	0·9	17·4
	Kakao *(cocoa)* . .	23·5	20·2	250·4
81, 82	— Korzenie *(spices)*	0·3	3·5	26·8
83	— Rośliny lecznicze . *(farmaceutic plants)*	—	—	7·4
95—97	— Żywica *(resin)* . .	27·2	50·2	558·9
117	— Śledzie *(herrings)*	116·2	1·1	243·2
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	—	7·2	116 6
137/2—3	— Jelita *(casings)* . .	—	0 3	5·1
142—143	— Gąbki i muszle . . *(sponges and shells)*	—	—	—
148	— Kamienie *(stones)*	—	—	38·3
150	— Glinki *(clay)* . .	—	—	—
161	— Minerały Zaw bor.	—	—	3·1
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	10·—	11·7	22·—
177	— Rudy różne . . . *(various ores)*	—	—	—
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	—	—	—
200/8, a, b, c,	— Wazelina *(vaseline)*	—	5·5	30·9
203—204	— Wosk *(wax)* . . .	—	—	5·6
205—214	- Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	107·—	224·3	1 468·2
215—218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	116·4	102·7	1 122·9
216	— Tran *(cod-liver-oil)*	6·8	12·2	137·7
219	— Stearyna *(stearine)*	—	—	23·2
246	— Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	—
254—256	— Ryby *(fish)* . . .	—	0·9	5·4
276 – 278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	7·2	—	8·—
295/6	— Siarka *(sulphur)* .	—	—	—
295 – 491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	15·2	9·5	152·8
299/18	— Soda *(soda)* . . .	—	—	—
405 – 425	— Farby *(paints)* . .	7·9	2·2	35·3
404	— Sadze *(soot)* . . .	8 5	—	27·9
424—428	— Garbniki	12·5	—	244·8
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	—	0·7	2·4
476	— Mączka kostna *(bone flour)*	—	—	—
492 – 513	— Skóry *(skins)* . .	10·3	0·5	670·3
589/1, 2, 592	- Wełna *(wool)* . .	—	4·7	79·3
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	0·1	38·6
606	— Bawełna *(cotton)* .	—	4·5	4·5
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
625, 626	— Sizal *(sisal)*	—	—	5·3
679	— Worki *(bags)* . .	—	0·2	25·8
720—724	— Kauczuk *(rubber)*	—	12·—	204·6
757—778 z wyj. 772, 771	— Wyroby z drzewa . — *(wood goods)*	—	—	3·7
772, 773	— Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779	— Korek, wyr. z korka	—	–	3·6
794, 795 792—803	— Celuloza *(cellulose)*	53·—	103·8	317·6
807—808	— Fibra *(fibre)* . . .	—	—	—
809 – 819, 826	— Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	14·—	33·1	130·—
925—981	— Metale różne . . *(various metals)*	5·5	6·1	174·8
930 – 965	— Wyroby żel. i metal. *(iron ware & steel ware)*	—	14·2	63·5
966	— Cyna *(tin)*	—	7·4	25·4
968	— Cynk *(zinc)* . . .	—	—	—
977	— Miedź	—	15·—	274·9
	Różne *(various)* .	1·4	29·6	262·5
Przywóz i wywóz razem		**912·4**	**1 261·8**	**16 155·7**

OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ (*river traffic*)

poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January November*
Przywóz *(imports)*	**14 377·8**	**2 926·9**	**52 961·5**
1—4 — Zboże *(grain)*	—	—	24·—
17, 23, 25 — Nasiona *(seeds various))*	12·4	57·6	96·4
24–26 — Nasiona oleiste różne *(various oils seeds)*	0·2	39·7	87·9
31, 32 — Krochmale *(starch)*	30·—	0·7	47·3
27/1—3 — Mąka *(flour)*	20·—	122·8	839·9
27/3—32 — Mąka pastewna	—	—	—
28/1—5 — Kasza *(grits)*	4·2	10·4	60·1
35 — Słód *(malt)*	—	—	—
40—50 — Warzywa *(greens)*	—	15·3	78·3
53, 58, 60—64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	9·3	16·5
59, 61—63, 66 — Owoce suszone *(dried fruit)*	1·3	5·5	14·5
67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	0·5	1·8	9·3
76 — Kawa *(coffee)*	—	6·1	29·6
77 — Cykoria *(succory)*	—	—	8·3
78 — Herbata *(tea)*	—	4·5	9·4
80 — Kakao *(cocoa)*	—	3·8	8·2
81, 82 — Korzenie *(spices)*	0·3	8·8	25·4
95, 97 — Żywica *(resin)*	0·1	—	0·1
104/3 — Trawa morska *(sea grass)*	—	—	1·3
125 — Jaja *(eggs)*	2·3	2·1	11·3
127–200 — Oleje *(oils)*	—	0·7	2·2
128/1–4 — Ser *(cheese)*	—	—	1·1
131 — Pierze *(feather)*	—	—	—
136 — Kości *(bones)*	—	—	0·1
137/2a. b — Jelita *(casings)*	0·8	6·4	23·5
205 — Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin.)*	—	—	0·2
215, 217, 218 — Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1·2	1·4	10·7
225 — Gliceryna *glycerine*	—	—	—
228 · Makaron *(macaroni)*	1·7	—	32·2
243/1 2 — Konserwy mięsne *(meat preserves)*	0·1	—	5·2
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	0·9	—	1·6
259, 260 — Cukier *(sugar)*	14 218·8	2 440·6	50 081·6
272, 273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	1·6	0·6	144·1
291 — Mączka zwierzęca *(animal flour)*	—	—	—
295–491 — Przetwory chemiczne *(chemicals)*	0·2	0·2	30·8
300/4 — Siarczan amonu *(sulphobeof ammona)*	—	—	—
299/18 — Soda *(soda)*	—	—	—
296/1—300/2 — Amoniak *(ammonia)*	—	—	—
405—425 — Farby *(paints)*	0·1	—	2·6
411/2 — Biel cynkowa *(zinc white)*	—	—	—
429—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	0·7	13·7	69·8
466–470 — Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	0·3	—	0·7
492—513 — Skóry *(skins)*	16·4	0·6	37·6
534—559 — Wyroby skórzane *(leather goods)*	—	2·5	9·5

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January November*
573—622 — Tkaniny *(textile fabrics)*	0·1	3·1	112·6
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)*	0·1	—	1·8
606/1 2 a b — Odpadki bawełny *(cotton waste)*	—	—	1·3
646—648 — Sznury *(ropes)*	—	—	0·7
720, 724 — Kauczuk *(rubber)*	—	—	—
725—746 — Wyroby gumowe *(rubber goods)*	0·6	1·2	3·—
749, 750, 751 — Deski i łaty *(boards & laths)*	—	—	15·—
757—778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	4·8	9·6	74·6
776 — Meble *(bentwood furniture)*	0·4	6·2	14·2
779—787 — Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826 Papier *(paper)*	12·5	19·2	147·4
836—847 — Książki i broszury *(books)*	0·8	—	1·2
862–887 — Wyroby ceram. *(ceramic products)*	—	2·9	35·8
896—927 — Szkło i wyroby *(glass and glass ware)*	1·8	20·—	41·8
925–981 — Metale różne *(various metals)*	5·9	0·2	7·6
930–965 — Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	32·7	101·7	596·7
968 — Cynk *(zinc)*	1·9	—	1·9
Różne *(various)*	2·1	7·7	84·6
Wywóz *(exports)*	**5 685·—**	**9 999·5**	**58 600·7**
7 — Kukurydza *(maize)*	—	—	6·2
23 — Pestki drzew owocowych *(fruit stones)*	3·—	1·—	20·5
24–26 — Nasiona oleiste *(oil seeds)*	211·8	88·4	3 175·6
17, 23, 25 — Nasiona *(seeds various)*	—	3·5	53·1
24/1—3 — Mąka *(flour)*	—	—	17·—
28 — Kasza *(grits)*	9·1	26·6	52·6
30 — Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	1 228·5	4 891·—	18 637·7
31 — Krochmal *(starch)*	91·3	31·8	168·6
53, 58, 60—64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	6·5	12·9	356·3
59, 61—63, 66 — Owoce suszone *(dried fruit)*	73·1	97·8	851·6
62–72 — Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	18·4	11·8	98·2
67—68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	1·4	16·7	61·6
76 — Kawa *(coffee)*	32·6	25·2	344·1
78 — Herbata *(tea)*	17·5	4·4	94·8
80 — Kakao *(cocoa)*	500·3	199·7	1 840·4
81—82 — Korzenie *(spices)*	13·3	15·2	173·4
89 — Rośliny lecznicze *(medicinal plants)*	2·1	1·9	47·6
95, 97 — Żywica *(resin)*	126·8	172·5	1 648·4
104 — Trawy morskie, trzcina *(sea, grass, reed)*	20·4	15·9	229·9
117 — Śledzie *(herrings)*	83·6	116·8	417·8
127—200 — Oleje *(oils)*	8·2	58·2	449·1
128/1—4 — Sery *(cheese)*	1·4	—	17·3
129/1—5 — Kazeina *(caseine)*	9·3	9·—	79·1
137/2a. b — Jelita *(casings)*	3·5	7·7	169·5
143/1—3 — Muszle *(shells)*	4·4	—	19·6
148 — Kamienie *(stones)*	6·4	—	100·4
150 — Glinki ceramiczne *(ceramie clay)*	20·1	—	831·6
154 — Cement *(cement)*	—	—	0·1
156/1—2 — Talk *(talc)*	—	—	24·—
161 — Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	—	233·7

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
170 — Art. szlifierskie . *(grinding materials)*	12·4	1·5	213·7
177 — Rudy różne . . . *(various ores)*	—	—	10·5
186—188 — Smoła *(pitch)* . .	—	—	15·1
198—199 — Asfalt *(asphalt)* .	10·—	—	44·7
200—8, a. b. c. — Wazelina *(waseline)*	21·9	16·4	80·6
203—204 — Wosk *(wax)* . .	12·2	17·—	76·7
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . *(vegetable oils and fats)*	222·2	383·7	2 186·5
213/1—3 — Pokost *(varnish)* .	—	—	4·6
215, 217—218 — Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)* .	388·—	751·9	3 438·7
216 — Tran *(whale oil)* .	147·8	135·7	814·1
219 — Stearyna *(stearine)*	18·7	45·7	154·5
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . .	11·8	9·8	87·7
259—260 — Cukier *(sugar)* .	0·1	—	0·1
272—273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	0·8	0·5	5·3
286, 287 — Otręby i makuchy *(bran & oil cakes)*	—	—	9·—
293—294/1, 2, 3, 6 Tytoń *(tobacco)* .	—	—	—
295/6 — Siarka *(sulphur)* .	269·—	15·5	406·9
299/18 — Soda *(soda)* . .	—	—	—
292—491 — Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. *(chemicals)* .	128·6	70·4	712·5
408 — Sadze *(soot)* . .	25·—	2·7	139·9
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — Farby *(paints)* .	73·4	35·—	266·9
424—427 Garbniki . . . . . *(tanning extracts)*	160·8	353·7	1 533·7
429, 450—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	1·9	11·4	48·3
466, 470 — Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	—	0·3	23·6
487 — Celuloid *(celluloid)*	—	—	1·2
492, 513 — Skóry *(skins)* . .	373·8	427·4	3 591·9
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)* . .	26·1	—	3 349·2
597-605, 613 —			
606 — Bawełna *(cotton)*	7·1	22·4	99·5
622 — Tkaniny *(textiles)*	0·8	4·4	16·4

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
624 — Juta *(jute)* . . .	5·—	—	5.2
625—626 — Sizal *(sisal)* . . .	21·6	22·6	89·5
646—648 — Sznury *(ropes)* .	5·8	12·1	99·—
679 — Worki *(bags)* .	13·2	39·8	128·—
720, 724 — Kauczuk *(rubber)*	200·7	63·2	716·8
715, 746 — Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	0·4	5·1	72·4
750 — Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	56·9	—	274·9
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	8·6	8·2	55·6
779 — Korek, wyroby z korka . . . . . *(cork goods)*	—	10·1	65·1
792, 803, 809 797, 800 — Tektura . . . . . *(pastboard)*	19·1	—	257·4
807, 808 — Fibra *(fibre)* . .	5·8	—	117·8
826 — Papier *(paper)* .	71·4	677·5	2 356·7
794/1, 2 795 — Celuloza *(cellulose)*	133·7	128·3	372·2
862—887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	2·5	—	40·8
896—927 — Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	11·3	—	27·8
969/75 — Ołów *(lead)* . . .	8·1	0·2	19·1
925—981 — Metale różne . . *(various metals)*	98·4	196·6	686·1
927 — Żelastwo (złom) . *(scrap iron)*	0·3	3·7	43·—
930-965 — Wyroby stal. i żelazne *(hardware)* .	133·5	130·2	1 432·—
955 -- Rury żelazne . . (iron pipes)	14·2	—	18·3
966/1—4 — Cyna *(tin)* . . .	39·6	42·3	360·5
977 — Miedź *(copper)* .	391·5	410·—	2 819·—
1037, 1098 — Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)*	15·—	91·6	674·7
Różne *(various)* .	23·—	44·6	317·2
Przywóz i wywóz razem *(total export and imports)*	**20 062·8**	**12 926·4**	**111 562·2**

OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Listopad *(November)*	1938	— 858.021·1
Październik *(October)*	1938	— 838.741·8
Listopad *(November)*	1937	— 797.291·5
Od początku roku *(January-November)* .	1938	— 8.524.887·3
" " " " " . . .	1937	— 8.343.894·2

RUCH STATKÓW W LISTOPADZIE 1938 r. *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6 (*total kolumn 3 & 6*)	Kolejne miejsce (*place accupied*)
	Ogółem (*total*)	w tym zład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	Ogółem (*total*)	w tym zład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska (*Poland*)	75	36	84.876	70	55	77.700	162.576	2
W. M. Gdańsk (*F. C. of Danzig*)	4	2	1.814	4	2	1.572	3.386	17
Anglia (*Great Britain*)	24	5	49.460	24	18	49.443	98.903	5
Dania (*Denmark*)	72	27	49 589	75	49	50.370	99.959	4
Estonia (*Estonia*)	38	5	29.243	38	18	29.741	58.984	9
Finlandia (*Finland*)	54	7	62.767	56	12	66.359	129.126	3
Francja (*France*)	2	—	2.073	2	2	2.073	4.146	14
Grecja (*Greece*)	11	2	28.799	9	6	24.075	52.874	11
Holandia (*Holland*)	34	24	14.269	34	20	14.040	28.309	13
Islandia (*Iceland*)	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugosławia (*Jugoslavia*)	2	1	1.822	2	1	1.822	3.644	16
Litwa (*Lithuania*)	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotwa (*Latvia*)	22	2	28.790	20	6	25.572	54 362	10
Niemcy (*Germany*)	73	29	51.576	66	39	45 028	96.604	6
Norwegia (*Norway*)	56	25	46.469	55	41	44.364	90.833	7
Panama (*Panama*)	3	—	2.172	2	1	1.477	3.649	15
Portugalia (*Portugal*)	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumunia (*Rumania*)	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P. (*U. S. A.*)	7	6	21 899	8	3	25.061	46.960	12
Szwecja (*Sweden*)	114	34	83.307	118	88	88.811	172.118	1
Włochy (*Italy*)	14	2	42.421	12	12	35.117	77.538	8
Węgry (*Hungary*)	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem (*total*)	**605**	**207**	**601.346**	**595**	**373**	**582.625**	**1.183.971**	—
Miesiąc poprzedni (*previous month*)	612	203	586.247	614	405	596.922	1.183.169	—
Ten sam mies. 1937. (*October 1937*)	*542*	*248*	*522 729*	*522*	*358*	*502.767*	*1.025.496*	—
Od pocz. r. 1938 (*since beginning of 1938*)	5 968	2.233	5.934.204	5.966	3.816	5.944.641	11.878.845	—
Od pocz. r. 1937 (*since beginning of 1937*)	5.276	2.243	5 155.494	5.265	3.762	5.151.956	10.307.450	—

Uwagi: a) średni tonaż statków zawijających do Gdyni w m. listopadzie 1938 r. : 993.9 n. r. t.
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 65;
c) średni postój statków w porcie 50,2 godzin.

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU LISTOPADZIE 1938 R.
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy przybrzeżne					Połowy dalsze	Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski			
Troć	—	—	—	—	150	—	—	150
Stornia	10	6.030	1.010	1.360	3.100	80	—	11·590
Zimnica	—	780	—	—	—	—	—	780
Skarpy	—	90	—	—	10	—	—	100
Śledzie morskie świeże	4.720	8.960	1.110	10	700	290	40.250	62.040
Szproty	1.450	45.500	10.410	20	—	16.690	—	74.070
Węgorze	70	10	200	90	860	—	—	1.230
Wątłusze	5.070	52.800	14.000	3.970	7 300	103.750	—	186.890
Węgorzyce	—	—	—	—	—	—	—	—
Sieje	—	—	250	—	150	—	—	400
Certy	30	—	—	—	—	—	—	30
Leszcze	—	—	—	—	—	—	—	—
Szczupaki	—	—	710	—	1.110	—	—	1.820
Okonie	10	—	130	—	50	—	—	190
Płotki	750	4.300	2.180	—	4.730	—	—	11.960
Homary	—	—	—	—	—	—	—	—
Homarzec	—	—	—	—	—	750	—	750
Śledzie morskie solone	—	—	—	—	—	—	2.386.200	2.386.200
Makrele	—	—	—	—	—	—	15.050	15.050
Gadus aeglefinus	—	—	—	—	—	—	—	—
Gadus virens	—	—	—	—	—	—	—	—
Scombry scombry	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne	—	—	—	—	—	—	14.700	14.700
Razem w kg.	12.110	118.470	30.000	5.450	18.160	127.560	2.456.200	2.767.950
Wartość w zł.	4.104	37.653	11.297	1.530	10.686	46.287	1.587.535	1.699.092
Miesiąc ub. w kg.	5.890	43.860	26.930	4.950	24.950	57.840	2 658.240	2.822.660
Razem od pocz. r. w kg.	**155 610**	**398.660**	**275.960**	**53.370**	**187.260**	**1.234.230**	**8.843.770**	**11 148.860**

RUCH PASAŻERÓW W M-CU LISTOPADZIE 1938 R. *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało *(passengers incoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Listopad *(November)*				Październik *(October)*	Listopad *(November)*				Październik *(October)*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*
Anglia	**4**	**30**	**194**	**228**	**74**	**5**	**48**	**254**	**307**	**591**
Hull	—	6	—	6	15	—	8	—	8	20
Londyn	4	24	194	222	59	5	32	198	235	570
Inne porty	—	—	—	—	—	—	8	56	64	1
Argentyna	**3**	—	**19**	**22**	—	—	—	—	—	**472**
Buenos Aires	3	—	19	22	—	—	—	—	—	472
Belgia	**17**	—	**10**	**27**	**29**	**3**	—	—	**3**	**22**
Antwerpia	17	—	10	27	29	3	—	—	3	22
Brazylia	**5**	**1**	**10**	**16**	—	—	—	—	—	**11**
Rio de Janeiro	5	—	4	9	—	—	—	—	—	7
Santos	—	1	6	7	—	—	—	—	—	4
Victoria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania	**16**	**17**	**22**	**55**	**115**	**8**	**61**	**35**	**104**	**21**
Kopenhaga	15	17	22	54	114	7	61	35	103	19
Inne porty	1	—	—	1	1	1	—	—	1	2
Egipt	—	—	—	—	—	**1**	—	—	**1**	—
Alexandria	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Estonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tallinn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandia	**4**	—	—	**4**	**3**	—	—	—	—	—
Helsinki	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Inne porty	3	—	—	3	3	—	—	—	—	—
Francja	**1**	**10**	**2**	**13**	**3**	—	**6**	**73**	**79**	**233**
Boulogne sur Mer	1	—	—	1	—	—	—	—	—	19
Le Havre	—	10	2	12	3	—	6	73	79	195
Cherbourg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
Holandia	**5**	—	—	**5**	**3**	**5**	—	—	**5**	**3**
Amsterdam	2	—	—	2	2	—	—	—	—	—
Rotterdam	3	—	—	3	1	4	—	—	4	3
Inne porty	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Kanada	—	—	**30**	**30**	**22**	—	**1**	**124**	**125**	**139**
Halifax	—	—	30	30	22	—	1	124	125	139
Litwa	—	—	—	—	**3**	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Łotwa	**3**	—	—	**3**	—	—	—	—	—	—
Ryga	3	—	—	3	—	—	—	—	—	—
Niemcy	**1**	—	**1**	**2**	**4**	**2**	—	**1**	**3**	**29**
Hamburg	1	—	—	1	3	—	—	—	—	—
Holtenau	—	—	1	1	—	—	—	1	1	—
Królewiec	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	1	—	1	2	—	—	2	29
Norwegia	**4**	—	—	**4**	**3**	—	—	—	—	—
Oslo	4	—	—	4	—	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Palestyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haifa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugalia	**2**	—	—	**2**	—	—	—	—	—	—
Lizbona	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Senegal fr.	—	—	**1**	**1**	—	—	—	—	—	**1**
Dakar	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1
St Zjedn. Am. Półn.	—	**14**	**68**	**82**	**150**	—	**121**	**679**	**800**	**510**
New York	—	14	68	82	150	—	121	679	800	510
Szwecja	**9**	**10**	—	**19**	**93**	**2**	**64**	—	**66**	**3**
Göteborg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kalmar	2	4	—	6	6	—	—	—	—	—
Malmö	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Sztokholm	5	6	—	11	87	1	62	—	63	2
Inne porty	1	—	—	1	—	1	2	—	3	1
Urugwaj	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**3**
Montewideo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Włochy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genua	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Via W. M. Gdańsk	—	—	—	—	1	1	1	—	2	2
Wycieczki morskie G. A. L.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem . . .	**74**	**82**	**357**	**513**	**503**	**27**	**302**	**1166**	**1495**	**2040**

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — EDWARD HAUPTMAN

CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50

ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-36

Spis artykułów

„Wiadomości Portu Gdyńskiego“ za rok 1938

Errata

w Wiadomościach Portu Gdyńskiego roku 1938. W rubryce „Od początku roku". w danych statystycznych za poszczególne miesiące:

Nr. poz. taryfy celnej			Październik	Wrzesień	Sierpień	Lipiec	Czerwiec	Maj	Kwiecień	Marzec	Luty	Styczeń
Przywóz												
81-82.	Korzenie	jest	1.087'2	898'1	830'4	—	—	—	—	—	—	—
		powinno być	1.087'4	898'3	830'6							
177.	Rudy różne	jest	134.518'5	121.956'2	102.197'4	86.798'2	57.257'8	44.737'5	37.215'5	31.990'3	21.571'7	10.220'8
	i wyp. pirytów	powinno być	147.539'4	134 977'1	115.218'3	98.607.6	69.067'2	56.546'9	49.024'9	31.787'1	21.368'5	10.017'6
293-294/1.	Tytoń	jest	2.756'8	2.501'6	2.302'6	—	—	—	—	—	—	—
		powinno być	2.792'8	2.537'6	2.338'6							
624.	Juta	jest	10.859'7	9.406'1	7.989'1	—	—	—	—	—	—	—
		powinno być	10 805'7	9.352'1	7.935'1							
Wywóz												
174.	Sól kuchenna	jest	2.961'3	2.203'7	1.774'4	—	—	—	—	—	—	—
	i przem.	powinno być	2.927'3	2.169'7	1.740'4							
180.	Węgiel bun-	jest	742.913'7	651.828'5	560 298'7	—	—	—	—	—	—	—
	krowy	powinno być	824.702'1	733.616'9	642.087'1							
182.	Koks	jest	81 520'	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		powinno być	81.502'–									
968	Cynk i blacha	jest	14.796'4	12.714'8	—	—	—	—	—	—	—	—
	cynk.	powinno być	14.916'2	12.834'6								

Poz.177 Rudy różne i wypałki pirytów — W rubryce „Kwiecień" — w N-rze W. P. G. za m. maj na przywozie jest 5.225'2 powinno być 17.237'8

Poz. 177 Rudy różne i wypałki pirytów w N rze W. P. G. za m. luty na przywozie w rubryce „Styczeń" jest 10.220'8 powinno być 10.017'6